

UVIC - McPHERSON




3 2775 90497581 9



UNIVERSITY  
OF VICTORIA  
LIBRARY

1520  
+



Digitized by the Internet Archive  
in 2022 with funding from  
Kahle/Austin Foundation

*A Facsimile Reprint*  
*Published by Cornmarket Press*  
*London 1971*

*Published by Cornmarket Press Limited  
42/43 Conduit Street, London W1R ONL  
Printed in Germany by Anton Hain KG  
ISBN 0 7191 2041 1*



MICHEL BERTS

DE LA GUERRE

LA GUERRE NAVALE MODERNE

LA GUERRE NAVALE MODERNE

---

# de Lissa à Tsoushima

PAR M. BERTS

DE

M. BERTS, BREVETÉ

—

PAR

PAR M. BERTS, BREVETÉ

PAR M. BERTS, BREVETÉ

PAR M. BERTS, BREVETÉ

PAR

UNIVERSITY OF VICTORIA

LIBRARY

Box 18





MICHEL MÉRYS

(G. BLANCHON)

LIEUTENANT DE VAISSEAU EN RETRAITE

---

LA GUERRE NAVALE MODERNE

---

de Lissa  
à Tsoushima

PRÉFACE

DE

M. LE VICE-AMIRAL HUMANN



PARIS

AUGUSTIN CHALLAMEL, ÉDITEUR

RUE JACOB, 17

Librairie maritime et coloniale

—  
1906

UNIVERSITY OF VICTORIA  
LIBRARY  
Victoria, B. C.



A

MONSIEUR LE VICE-AMIRAL GERVAIS

QUI INCARNE SI ARDEMMENT L'ÂME

DE LA FRANCE NAVALE

ET A TOUS MES CAMARADES

DE LA MARINE

# INDEX

---

PRÉFACE . . . . .	7
AVERTISSEMENT . . . . .	11
I. — Une période de l'histoire navale. . . . .	13
II. — Du caractère des opérations qui ont la mer pour théâtre. . . . .	20
III. — Le duel entre la terre et la mer. La défensive. . . . .	28
IV. — Le duel entre la terre et la mer. L'offensive. . . . .	36
V. — Le combat naval. Le matériel . . . . .	55
VI. — Le combat naval. La tactique. . . . .	82
VII. — La stratégie . . . . .	110
VIII. — La préparation . . . . .	146
IX. — Les institutions. . . . .	158
X. — Les résultats. . . . .	167

---

## PRÉFACE

---

*L'heure n'est pas encore venue où l'on puisse prétendre dégager d'une façon doctrinale les enseignements qui découlent de la récente guerre en Extrême-Orient. Les Japonais, si réservés par tradition en ce qui les touche, si pénétrants au regard de ce qui se passe chez les nations rivales, se sont bien gardés de publier quoi que ce soit qui rappelle, même de loin, les travaux d'un grand état-major européen. Du côté des Russes, c'est à peine si les débats du conseil de guerre appelé à juger la conduite de Stoëssel et de Rodjestvensky pourront jeter un peu plus de lumière sur la moralité des douloureuses étapes qui ont abouti au désastre de Tsoushima.*

*L'historien est donc réduit à quelques faits matériels, aux renseignements fournis par la presse ou par des témoins plus ou moins oculaires. Il*

*n'en faut pas moins approuver l'initiative de la Ligue maritime d'avoir pris date, en choisissant comme sujet de son concours annuel : Les enseignements à tirer des récentes guerres maritimes et en particulier du conflit russo-japonais, et féliciter M. Michel Mérys d'avoir traité la question avec l'ampleur qu'elle comporte et un jugement aiguisé par l'expérience des controverses maritimes.*

*On trouvera, dans ce lumineux et consciencieux travail, un résumé très complet des faits, sorte d'encyclopédie qui ne dispense pas le lecteur de conclure suivant la disposition de son esprit, mais qui ne laisse dans l'ombre aucun des facteurs de cette rude leçon de choses : faillite partielle de la torpille automobile, — efficacité foudroyante et presque sauvage des mines de blocus et dérivantes, — suprématie des gros calibres et des obus à grande capacité, — nécessité de lunettes de visée pour les distances auxquelles le tir s'est montré efficace; — tels sont, dans les grands traits, les enseignements matériels sur lesquels tout n'a pas été dit, mais qui circonscrivent pendant quelques années le champ d'études de nos officiers.*

*Et pourquoi n'ajouterai-je pas que je ne ressens aucune inquiétude sur la façon dont notre état-major abordera cette série de problèmes et saura les résoudre? L'esprit nouveau qui envahit la*

*marine par la contagion de l'exemple, n'est pas encore près de tarir les sources de l'intelligence et ne détourne pas les esprits patriotiques, existant en si grand nombre dans nos cadres, des questions vitales qui touchent à notre matériel de combat. Je ne doute pas que leurs travaux sauront nous maintenir à égalité vis-à-vis des nations les plus puissantes.*

*Mais, après avoir dégagé les données pratiques, M. Michel Méry's a voulu, et je l'approuve, toucher à des questions plus controversées, plus délicates, parce que leur discussion toujours ouverte, parfois passionnante, met aux prises nos tacticiens avec le courant de l'opinion publique. L'auteur a consacré un chapitre spécial à la vitesse. Ah ! la vitesse, la survitesse !... Idole aux pieds d'argile, devant laquelle nos ministres parlementaires se montrent trop facilement enclins à sacrifier les éléments décisifs de la victoire, les seuls qui comptent et agissent quand l'ennemi est au contact : nombre et puissance de l'artillerie, gros stock de munitions, stabilité de plateforme, agilité évolutive... Quel rôle la vitesse a-t-elle joué dans le combat de Tsoushima ? Et Rodjetsvensky, n'aurait-il pas tiré plus de profit d'une majoration de combustible, arrimé dans de bonnes conditions de stabilité, que du dernier nœud problématique sommeillant dans ses cylindres*



*et acquis au prix de sacrifices que tous les marins connaissent ? A court de charbon, les cuirassés russes n'ont eu d'autre alternative que de se rendre à la boucherie dans le détroit de Corée, au lieu de ruser et de tenter la division des forces ennemies en se lançant sur la route du large.*

*Un chapitre de cette étude a trait aux Institutions et à l'influence de la vie publique sur les destinées militaires d'un pays. L'auteur n'y a touché que d'une plume discrète, et cela se comprend. Mais pour ceux que l'âge condamne à n'être plus que des spectateurs attristés de l'évolution dissolvante qui se manifeste dans notre pays, le secret des victoires persistantes remportées par les Japonais sur terre comme sur mer ne réside-t-il pas dans cette cohésion de l'esprit patriotique qui, depuis le mikado jusqu'au plus humble soldat, enflammait l'âme jaune et lui donnait, avec la conception des efforts que réclamait la grandeur de la patrie, l'esprit de sacrifice nécessaire pour les accomplir ?*

Vice-Amiral HUMANN

Juin 1906.

## AVERTISSEMENT

C'était hier l'anniversaire de Tsoushima ; et l'on ne possède que depuis peu les informations nécessaires pour se faire une idée assez précise des événements de la guerre récente. Les avaries reçues par les Japonais n'ont été connues que tout dernièrement. Les conclusions primitives se sont donc trouvées échafaudées trop souvent sur des données trompeuses. A la fin des opérations, la Ligue maritime française ouvrait un concours sur les enseignements des guerres navales du dernier demi-siècle. C'est ce concours qui fut le point de départ du travail que nous publions aujourd'hui. La Ligue voulut bien accorder au mémoire qui lui fut présenté une médaille accompagnée de félicitations beaucoup trop élogieuses. Le texte a été repris depuis à la lumière des derniers renseignements. Il nous

a semblé que le public pouvait s'intéresser à ce résumé fait à grands traits. Il y trouvera une vue d'ensemble des principales conditions actuelles de la puissance navale, telles qu'elles ressortent des exemples tirés des guerres modernes. Il y trouvera aussi quelques réflexions applicables à notre développement naval à l'heure où s'élaborent et se transforment les programmes de construction et d'utilisation de notre flotte.

MICHEL MÉRYS.

1<sup>er</sup> juillet 1906.

---

# LA GUERRE NAVALE MODERNE

---

## I

### UNE PÉRIODE DE L'HISTOIRE NAVALE

---

#### ORIGINALITÉ DE LA PÉRIODE MODERNE

L'art naval a subi depuis un peu plus d'un siècle un renouvellement complet. Instruments, méthode, esprit, résultats, tout a changé. L'évolution politique et l'évolution industrielle se sont unies pour imposer à la marine militaire la plus profonde des transformations. C'est par l'esprit tactique et les visées nouvelles de la stratégie que le rajeunissement s'est d'abord fait sentir. Trois noms immortels résument cette phase : Suffren, Nelson, Napoléon.

Suffren et Nelson, c'est la méthode offensive, directe, logique, intégrale. Viser les forces flottantes princi-

pales, s'y attacher avec toute sa puissance, les frapper sans délai ni répit : tout est là ; et c'est une révolution. Elle précède, remarquons-le, la révolution analogue accomplie à terre par Napoléon. Suffren, digne précurseur de Nelson, ne s'est laissé surpasser par ce dernier que dans la gloire des résultats. Mais sa doctrine est aussi pure. Si elle est moins étendue, c'est faute de l'occasion stratégique fournie à Nelson par le génie de Napoléon. Nelson commandait la meilleure et la mieux armée des escadres, la plus entraînée, la plus sûre d'elle-même, montée par une « troupe de frères » confiants en son étoile incontestée et dévoués à leur tâche patriotique ; il avait en face de lui le désordre même en deux marines, l'une désorganisée, l'autre arriérée, toutes deux médiocres et découragées, s'entravant l'une l'autre : une proie. Il touchait partout à ses ports ; enfin il tenait en ses mains le sort du monde. Suffren, au bout des mers, isolé, abandonné, sans de tels espoirs, mal secondé, mal obéi, chef d'un rebut naval, toujours inférieur en forces, s'attaquait au plus redoutable, au plus craint, au plus solide des ennemis. Qu'on fasse la balance : elle est à l'avantage du français.

Ce qu'apporte Napoléon, c'est l'immensité et la cohésion du plan stratégique, le jeu combiné des mouvements multiples embrassant la moitié du globe pour converger à un unique rendez-vous, l'amplitude des feintes engagées aux deux bouts de l'Atlantique, la plus vaste utilisation connue des deux atouts fon-

damentaux de l'action navale : l'indétermination des routes et le secret.

Après lui le progrès s'arrête jusqu'à l'apparition des facteurs industriels : la vapeur, l'hélice, la construction en fer, l'artillerie rayée, la cuirasse, la torpille, l'éperon, le cloisonnement, la télégraphie sans fil, le sous-marin. On connaît assez l'histoire de ces développements techniques, dont la France et l'Amérique se sont presque réservé toute la gloire,... mais non pas tout le profit. Je ne la rappellerai pas. Mais je veux signaler seulement le caractère particulier pris par l'art naval et par les faits militaires, c'est-à-dire par la théorie et la pratique de l'action navale, au cours de la période correspondante (seconde moitié du <sup>xix</sup><sup>e</sup> siècle jusqu'en 1905) : caractère résultant à la fois et du nouvel esprit tactique et stratégique inauguré un peu plus d'un demi-siècle auparavant, et de la transformation technique d'origine industrielle.

## SON UNITÉ

On peut tirer une théorie de la guerre navale moderne des exemples offerts par ces cinquante dernières années. La demi-douzaine de conflits maritimes importants qu'on y relève suffit à mettre en lumière un très grand nombre d'enseignements de tous genres. Et, au travers des circonstances les plus diverses, des cas les plus oppo-

sés et les plus spéciaux, on arrive à des conclusions suffisamment concordantes. Les questions principales s'y posent et s'y résolvent, assez permanentes pour guider et imposer les rapprochements. Il en est d'éternelles; d'autres, plus particulières à notre époque, lui donnent sa physionomie et, pour ainsi dire, son individualité.

Dans leurs lignes générales, les leçons ainsi déduites se confirment assez pour ébaucher le dessin d'une doctrine navale. Je ne prétends pas en entreprendre l'exposé; mais l'étude qui va suivre a pour objet de montrer sur les points principaux cette concordance dans le témoignage des faits, et de chercher par là même la direction où la continuité des principes nous fait un devoir de porter nos efforts.

Il n'est pas douteux que le modèle le plus complet que nous ayons de la guerre navale moderne soit donné par la lutte entre la Russie et le Japon. C'est en même temps la plus récente, et aussi la plus considérable des applications contemporaines de l'art naval. Triple raison pour chercher là surtout le sujet de nos réflexions. Pourtant nous n'y saurions trouver des leçons universelles. Au point de vue même du matériel, où l'actualité prend plus d'importance que partout ailleurs, elle n'a pas tout expérimenté. Aucune guerre n'a mis à l'épreuve tous les moyens connus. Au Yalou manquèrent les obus à grande capacité d'explosifs; à Cuba on négligea la torpille; Tsoushima s'abstint d'employer l'obus de rupture et ne connut pas le sous-marin.



Dans aucun de ces cas non plus, le conflit ne se trouva engagé entre les puissances navales de premier ordre. La marine russe, il faut le dire, était toute en façade; la japonaise encore jeune, un peu hésitante, un peu exotique. Le 10 août, contre Witheft, Togo ne se sent pas tout à fait sûr de lui-même et manque de laisser échapper la victoire. Les torpilleurs manifestent quelque inexpérience; l'artillerie, d'origine anglaise, se montre un peu défectueuse, surtout en ce qui concerne les projectiles; et l'on ne peut s'empêcher d'attendre un peu plus de fini et d'efficacité du même matériel dans la marine anglaise. En un mot, nous n'avons pas eu de spectacle qui nous donne encore, ni pour la perfection dans l'outillage, ni pour l'assurance dans la méthode, l'image fidèle d'une guerre entre puissances de premier rang.

Les rencontres futures gardent donc leur mystère. La principale inconnue réside aujourd'hui dans le sous-marin. Si le sous-marin prend la place éminente que rien ne semble jusqu'ici lui interdire, la physionomie de la guerre navale ne tardera pas à changer grandement. Sur les blocus, sur les opérations combinées et les transports de troupes, sur le type et la vitesse des grandes unités de combat, sur l'équilibre entre la protection et l'artillerie, sur la généralisation des mines sous-marines, sur la multiplication des points d'appui, sur la défense du commerce, sur le développement des budgets, sur l'initiative du commandement, etc., des questions nouvelles vont se poser, de nouvelles

nécessités se faire jour, de nouvelles pratiques apparaître. Sans que les principes logiques, résultant de l'immuable structure de l'âme humaine, soient altérés ni déchus, tout le détail de la doctrine navale peut prendre un nouveau tour.

Or les probabilités sont en faveur du sous-marin. Rien jusqu'à présent n'annonce que son essor soit près de s'arrêter. On a vainement essayé divers moyens de défense contre lui. L'avenir prochain paraît lui appartenir. Son avènement définitif clôra nettement la période que nous étudions ici. La marine à vapeur jusqu'au sous-marin : ainsi pourrait-on désigner cette phase de l'évolution navale, mettant en évidence le développement de la technique matérielle.

Au point de vue politique et stratégique aussi, c'est une époque assez caractérisée. De la France à la Chine, de l'Espagne à l'Amérique, de l'Angleterre au Transvaal, de la Russie au Japon, elle ouvre l'ère des luttes intercontinentales. La force, jusqu'ici concentrée dans l'accumulateur européen, a fini par se développer peu à peu en des foyers indépendants aux quatre coins du monde. Le vieux privilège occidental est entamé. Les temps sont proches où les pôles de la bataille homicide s'écarteront par-dessus les océans, où la complication des alliances et le jeu des intrigues mêleront les quatre points cardinaux. Après la politique de l'équilibre européen, nous aurons celle de l'équilibre mondial. La première jette son dernier éclat, la seconde n'est encore qu'à l'horizon. Mais, entre les deux, nous

avons eu l'aube des siècles nouveaux et l'essai des futurs massacres. Fasse le Ciel qu'elle ne présage pas à la petite France le sort de ceux qui n'ont pas su devancer les périls mortels !

---

## II

### DU CARACTÈRE DES OPÉRATIONS QUI ONT LA MER POUR THÉÂTRE

Abordons l'examen de cette période contemporaine. Nous remarquerons d'abord qu'elle ne présente pas de guerre purement et exclusivement maritime. Dans aucun des cas que nous allons considérer, le règlement du différend n'a été confié aux seules forces navales par les deux parties, ni même par une d'entre elles. Dans aucun les opérations ne se sont réduites à des rencontres entre bateaux. Nous n'y observons jamais cette entité spéciale qui aurait droit à un nom particulier : la guerre purement navale.

C'est que, loin d'être un fait fréquent et normal dans l'histoire, celle-ci ne représente qu'un cas rare et extrême. Il n'y a pas, à vrai dire, des guerres navales et des guerres terrestres, se distinguant par une opposition de nature, obéissant à des règles différentes, dont la marche se déroule indépendante sur chacun des éléments, et qui, par suite, puissent être considérées chacune d'un point de vue particulier. Il y a « la guerre »,

qui englobe et coordonne au mieux tous les efforts possibles, qui se trouve ainsi amenée à porter ses attaques à la fois sur tous les champs d'activité. Demain, nous aurons sans doute les transports par voie aérienne et les luttes de ballons contre ballons. Hier nous avons eu la guerre *par voie de mer* contre la terre, et la guerre *sur mer* entre unités flottantes, toutes deux collaborant au même titre et, suivant les circonstances, à la même œuvre que les combats entre troupes de terre.

La simple énumération des conflits suffit à rappeler la généralité du caractère composite que nous signalons : guerre de Sécession américaine, expédition du Mexique, guerres entre l'Autriche et l'Italie, entre la France et l'Allemagne, entre le Chili et le Pérou, entre la Russie et la Turquie; campagne du Tonkin, insurrection chilienne, enfin guerre sino-japonaise, guerre de Cuba entre l'Espagne et les États-Unis; et cela se termine par la lutte récente et grandiose entre la Russie et le Japon, qui fournit les exemples les plus complets et les plus éloquents. Nous mentionnerons aussi les événements du Transvaal comme modèle d'un transport d'armée par delà les océans.

Dans toutes ces occasions, la lutte a été signalée par des opérations dites combinées, ou du moins par l'emploi simultané des moyens terrestres et maritimes. La marine y a joué un rôle généralement éminent, toujours important, mais jamais unique, et, par suite, toujours lié, dans sa conduite et ses résultats, à des ensembles plus vastes. Elle a opéré, pour tout dire, comme une

arme particulière, principale et décisive si l'on veut, mais au fond, comme une arme de l'*armée*, au même titre (en forçant un peu la pensée) que, par exemple, l'artillerie de siège et de places ou les chemins de fer stratégiques.

Il y a donc eu des guerres, que nous allons examiner, qui ont présenté une phase et une face navales, dont certaines même se trouvaient emprunter forcément la voie ou le champ maritime pour mettre en contact les adversaires, mais où l'action navale n'était, somme toute, qu'un des anneaux de la chaîne qui relie les événements.

Pour ne rappeler que la dernière, on voit de prime abord que si la guerre russo-japonaise est une guerre navale, l'objectif japonais : Corée, Mandchourie, etc., est terrestre, ainsi que les moyens de coercition destinés à en évincer l'ennemi. Jamais l'emploi des seules forces navales n'eût pu donner l'espoir d'arracher aux Russes la moindre concession. Il fallait les régiments d'Oyama pour s'implanter sur le sol et y rester.

De même, dans la guerre du Japon contre la Chine, répétition préalable assez fidèle de celle à laquelle nous venons d'assister. Sur un autre théâtre, la conquête de Cuba par un débarquement, ou sa défense malgré l'appoint ainsi fourni aux insurgés, ou tout au moins les chances de l'insurrection sur terre, donnaient seules son importance au succès maritime des combattants de 1898.

Passons sur les événements de 1870, où la marine

ne joua qu'un rôle secondaire; mais notons pourtant au passage que les prévisions de notre ministère comportaient, en cas d'une première victoire sur terre, un débarquement sur les côtes allemandes. Est-il besoin de rappeler qu'en 1883 nous poursuivions avant tout la conquête du Tonkin, et que celle de Formose fut le moyen que nous nous proposâmes tout d'abord pour élargir la lutte?

Entre le Chili et le Pérou, ou entre Balmaceda et l'insurrection chilienne, la dispute devait se régler sur terre. Mais le manque de communications faisait de la voie de mer la seule pratique pour transporter des effectifs cependant fort minimes. Quant à Lissa, amenée par le désir de prendre une revanche de Custozza, cette bataille navale fut causée en particulier par le coup de main sur l'île de Lissa, expédition combinée dont elle se trouve faire partie intégrante.

Ceci nous conduit à remarquer à quel point sont intimes le mélange et l'influence réciproque des opérations de terre et de mer, car la plupart des rencontres entre forces navales semblent avoir été déterminées directement par l'intérêt de tentatives qui n'avaient rien de maritime. Leur occasion s'est trouvée une action entreprise à terre et qu'il fallait ou couvrir, ou contre-carrer, ou fuir. Nous venons de citer Lissa. Le massacre de l'escadre Cervera à Santiago de Cuba résulte de l'attaque de cette ville par le général Shafter, comme la sortie du 10 août 1904 de la situation désespérée de Port-Arthur. Les deux premiers combats de la guerre



du Pacifique sont ceux de Loa et d'Iquique. L'un découlait de l'attaque par deux bâtiments péruviens du *Magallanes* escortant un convoi; l'autre, de la surprise des deux chiliens laissés au *blocus* d'Iquique. L'héroïque activité de Grau avec son *Huascar* avait pour but et eut pour effet de suspendre la marche des armées chiliennes vers le Nord. Au Yalou, en 1894, les Chinois venaient accompagner des troupes, comme les Japonais en 1904 à Tchemulpo, lorsqu'ils y assaillirent le *Varyag*. Il n'y a que Tsoushima qui échappe nettement à cette catégorie. La flotte russe n'y menaçait qu'indirectement les transports ennemis.

Bien que les phénomènes que nous venons de relever ne soient pas spéciaux à notre temps, il semble qu'ils n'aient jamais été plus généraux. On peut se demander si la plus grande souplesse de l'instrument maritime, la multiplication constante des bateaux de commerce qui peuvent servir d'auxiliaires, et l'importance des effectifs transportables par eau, ne doivent pas avoir pour effet de rendre plus solidaires les armes terrestres et navales, et d'imprimer plus normalement le cachet mixte à toutes les luttes qui se prêteront aux opérations combinées.

\*  
\* \*

Quoi qu'il en soit, une question se pose que nous ne pouvons éluder : quel est donc le rôle véritable et complet de l'arme *marine* dans cet ensemble si profondément lié qu'est la guerre?

La guerre, c'est le règne de la force. Elle n'arrive à ses fins que par la coercition matérielle ou par la crainte qu'elle en sait inspirer. Et cette crainte suppose au moins la possibilité de la coercition. Les moyens de guerre, pour être effectifs, doivent par conséquent pouvoir aboutir à la coercition. D'ailleurs, les dangers qui menacent la quasi-totalité de la population sont seuls capables, à nos époques de lutte à outrance, d'amener un peuple à composition. Il n'y a donc de moyens de guerre véritablement utiles que ceux qui peuvent ou maintenir par la force la possession d'un gage déterminé ou atteindre la grande masse des particuliers, soit dans leur vie, soit dans leur propriété.

C'est dire que la marine, si elle limitait son action à l'attaque de l'ennemi flottant, resterait la plupart du temps impuissante. C'est le premier reproche qu'il faut faire à des instruments de guerre cependant fort redoutables, comme le torpilleur et le sous-marin, ou plutôt à ceux qui voudraient réduire notre marine à ces types trop spécialisés de bâtiments. La torpille, demeurant sans effet contre la terre, constitue une arme incomplète, dont il est impossible de se contenter.

Ainsi, le combat amphibie de la mer au rivage est une phase essentielle du rôle d'une flotte militaire. C'est à tort qu'officiers et administrateurs, le considérant comme un accessoire négligeable, lui refuseraient la part de méditation et de préparation à laquelle il a droit.

Mais, en réalité, le duel dont nous parlons ne saurait conduire l'assaillant maritime à aucune pression valable

sur l'ennemi, à aucune prise solide sur sa vie ou sa propriété, si ce n'est en facilitant à des forces militaires d'autre nature une descente sur le rivage. D'où la collaboration nécessaire entre les deux éléments.

Nous arrivons de la sorte à poser, comme base fondamentale à l'activité d'une flotte de guerre, l'aide qu'elle peut prêter à des opérations combinées. C'est là sa raison profonde d'exister primitivement. Nous savons d'ailleurs que ce rôle se complique aussitôt de deux fonctions nouvelles, qui n'ont pas tardé à occuper dans l'esprit du spectateur les premiers plans :

1<sup>o</sup> A une flotte menaçante, l'ennemi oppose une autre flotte. Il cherche à détruire sur mer par avance l'auxiliaire de l'invasion. C'est l'histoire de l'Armada. De là naît le pur combat naval.

2<sup>o</sup> Lorsque le commerce se développe, une proportion de moins en moins négligeable de la richesse privée passe d'une terre à l'autre sur l'eau. Et dans ce passage, on peut la saisir. La guerre au commerce, sans sortir du seul domaine maritime, devient le levier d'une pression de plus en plus puissante exercée sur la volonté d'un peuple hostile. Nous sommes encore loin du temps où cette blessure sera mortelle, ou tout au moins insupportable à la plupart des grands pays. Il n'est peut-être que l'Angleterre qui ne puisse aujourd'hui s'y résigner. L'avenir verra croître sans doute l'influence de la guerre au commerce. Mais le souci de défendre les convois rendra fatals là aussi les heurts entre les escadres et le combat naval proprement dit.

Nous venons de définir le triple but des forces maritimes. En pratique, la guerre se décomposera presque toujours en deux actes très différents : d'abord la période de compétition pour la maîtrise de la mer ; ensuite la période des résultats, celle pendant laquelle le vainqueur, désormais libre de ses mouvements, tirera les bénéfices de sa victoire. Ces bénéfices consisteront à arrêter plus ou moins complètement le commerce maritime et à en détruire dans les ports les principaux organes, et à pousser enfin jusque sur le territoire ennemi, territoire colonial ou métropolitain, l'invasion finale qui doit achever de réduire les ultimes résistances.

---

### III

#### LE DUEL ENTRE LA TERRE ET LA MER : LA DÉFENSIVE.

Il est un enseignement des guerres maritimes que nous devons relever, bien qu'il concerne la face terrestre du duel entre les deux éléments : c'est celui qui se rapporte à la défense des côtes. Nous ne ferons toutefois qu'une allusion rapide à ce qui n'est pas de la compétence propre des marins.

Il y a d'abord l'organisation destinée à faire face à un débarquement : surveillance, troupes et artillerie aisément mobiles, chemins de fer stratégiques le long des côtes, etc. Aucun de ces moyens ne pouvait être mis en œuvre par les Russes contre les Japonais, parce que les débarquements avaient lieu soit en pays neutre (la Corée), soit sur une ligne de côtes trop étendue pour être gardée en entier.

Le dernier demi-siècle n'est d'ailleurs pas illustré d'exemples absolument probants à cet égard, en ce sens que les côtes menacées et violées au cours des expéditions qui y figurent étaient pour la plupart demi-

désertes et dépourvues aussi bien de transports par voie terrestre que d'organisation militaire. En Mandchourie, les Japonais possédaient dans la population des auxiliaires et des espions; à Cuba, les Américains durent à l'aide des insurgés de prendre pied sans coup férir à Nueva Salamanca, près de Santiago. Dans ces conditions, il est évident que la terre ne faisant pas de résistance, l'invasion ne trouvera pas d'obstacle à se créer un point d'appui et d'approvisionnement sur le rivage.

Notons pourtant trois tentatives sans succès. La première est celle qui, en 1856, s'en prit à l'île de Lissa et occasionna la bataille navale. Il faut remarquer qu'elle fut d'abord menée avec hésitation et mollesse, et qu'elle aurait sans doute fini par réussir si l'escadre de Tegetthoff n'était venue y mettre fin. C'était cependant en territoire civilisé, peuplé et défendu. Mais une île, offrant à l'attaque un grand développement de rivages, et réduite à ses propres ressources, toujours très limitées quand elle est petite, échappe difficilement à la conquête par mer.

Les deux autres échecs sont ceux que nos marins essuyèrent à Formose en 1884 : le 5 août devant Kelung, et le 8 octobre à Tamsui. L'erreur qui les rendait inévitables consistait à s'en prendre directement à des points fortifiés et munis de puissantes garnisons, et aussi à n'employer que des effectifs infimes, composés de matelots sans expérience de la guerre sur terre.

Venons maintenant aux défenses contre l'ennemi flottant. Il y a d'abord les batteries. Ne parlons pas pour

le moment de leur destruction, mais seulement de leur action contre les bateaux. La guerre qui vient de finir a montré que des batteries bien placées et bien armées exerçaient une protection réelle sur une assez grande surface. Celles qui entouraient Port-Arthur permirent à Makaroff de se mouvoir librement dans une zone littorale où l'ennemi n'osa jamais l'approcher. Lors de la première apparition de l'escadre japonaise devant le port, le 9 février 1904, celle-ci déclara n'avoir reçu d'avaries que par le feu des forts, avaries pas très notables, il est vrai, mais suffisantes pour engager l'amiral Togo à ne pas se rapprocher à moins d'une dizaine de mille mètres de la côte. La même précaution fut prise lors du bombardement de Vladivostock par l'amiral Kamimoura.

Pour apprécier cette attitude à sa juste valeur, il faut ajouter que les Japonais avaient comme première consigne de ménager leurs bâtiments. En exposer quelques-uns à être mis définitivement hors de combat aurait été risquer de payer trop cher même la destruction d'une part importante de la flotte russe; car le Japon ne possédait aucune réserve à porter en ligne par la suite contre les escadres de renfort qui pourraient venir d'Europe. L'événement a donné raison à ce calcul. Il permet toutefois de conserver un doute dans l'esprit; les batteries n'ont pas eu à faire jusqu'au bout leurs preuves dans un engagement à fond contre les bateaux.

Les Américains n'ont pas osé forcer la passe de San-



tiago de Cuba. Au cours de la guerre sino-japonaise, pendant le siège de Wei-ha-Wei, alors que l'escadre nipponne n'avait plus grand'chose à craindre en haute mer, l'amiral Ito n'affronta pas les forts à moins de 4 000 mètres. Mais on était certain de prendre la place par terre, et l'escadre pouvait être considérée comme se bornant à monter la garde pour empêcher les bateaux chinois de s'échapper.

Il n'en reste pas moins qu'en de certaines circonstances, qui peuvent être fort nombreuses, des batteries bien armées sont, pour les cuirassés eux-mêmes, un adversaire assez redoutable pour qu'on croie devoir s'en tenir à distance. Cet avantage est lié à l'efficacité de l'artillerie contre la cuirasse et les ponts cuirassés, et en même temps à la valeur et à la complication des grosses unités flottantes qu'on est d'autant moins enclin à exposer dans un combat inégal qu'il est moins facile de les remplacer au cours d'une guerre.

Les batteries rendent aussi des services précieux contre les petites unités, d'abord par l'éclairage de leurs projecteurs, ensuite par l'effet de leur artillerie légère. A ce sujet, nous avons l'exemple des attaques de torpilleurs et de brûlots devant Port-Arthur, et celui des tentatives d'embouteillage de ce port. Alors que la crainte des torpilleurs engageait les bateaux russes de haut bord à rentrer pour la nuit dans la rade intérieure, la surveillance et la défense du goulet étaient laissées à des canonnières et aux forts. L'échec de ces tentatives montre que les moyens susdits furent suffisants.

La défensive terrestre comporte encore les phares et sémaphores : les premiers utiles par leur extinction, les uns et les autres complétant, avec les postes accessoires, le service de surveillance des guetteurs. Ceux-ci utilisent les lignes télégraphiques aériennes, souterraines et sous-marines, et la télégraphie sans fil. Ces moyens d'informations, employés sur une petite étendue autour de Port-Arthur, ont permis de suivre d'un peu plus loin les mouvements de la flotte japonaise. Leur utilité s'est réduite à peu de chose. Lissa nous fournit au contraire une preuve de l'importance qu'ils peuvent prendre. Le premier soin de Persano, avant son attaque contre l'île de Lissa, avait été de couper le câble qui la relie à la petite île voisine de Lésina, et par là au continent. Seulement, si l'on avait bien, en interrompant ce câble à la plage même de Lésina, pris la précaution de mettre le poste télégraphique hors de service par un bouleversement rapide, on avait négligé de détruire les instruments. Ceux-ci, réinstallés au sommet d'une montagne, servirent à prévenir Tegetthoff, qui accourut à temps pour surprendre son adversaire au moment favorable.

\*  
\* \*

Nous rentrons dans le domaine véritable de la marine avec les torpilles. Les batteries de torpilles automobiles installées à terre n'ont pas encore fait parler d'elles. Les torpilles fixes, permanentes ou mises en feu à volonté, n'ont guère à leur actif de succès récents. C'est à la guerre de Sécession que remontent leurs

titres de gloire ; ils y furent éclatants autant que nouveaux. Elles assurent, à moins d'un dragage ou d'un bombardement préalable, une garantie des passes étroites ; elles ont surtout exercé une action morale. C'est la crainte, d'ailleurs vaine, d'une défense de ce genre, qui empêcha Tegetthoff de se jeter à Ancône, le 27 juin, trois semaines avant Lissa, sur la flotte italienne, en pleine période d'organisation. Le commandant de l'avisio italien de grand'garde avait eu l'idée de se replier sur le port par plusieurs changements de route, pour faire croire à l'existence d'une ligne de torpilles.

Dans sa glorieuse descente de la rivière Min, Couvet eut affaire aux torpilles sous les hauteurs de Kimpai, qui commandent la passe du même nom à la sortie de la rivière. Il y avait là un fort qu'on ne put songer à aller détruire, parce que les points de débarquement avaient été garnis de torpilles dont on voyait les fils ; et la *Triomphante* en fit éclater trois ou quatre à coups de hotchkiss.

Le 13 juillet 1893, le commandant Borie, ayant reçu l'ordre de remonter à Bangkok, se présentait sur la barre du Meï-Nam. Il était prévenu que des torpilles étaient placées. Des officiers anglais, dont les Siamois avaient utilisé les conseils, s'étaient hâtés de porter cette nouvelle alarmante à la connaissance du commandant français, espérant l'intimider. Il n'en remonta pas moins, avec l'*Inconstant* et la *Comète*. Comme on approchait du bateau-feu, une torpille fit explosion sur l'avant de l'*Inconstant*, sans lui causer d'avarie.

En ce qui concerne ces engins fixes, comme au sujet des forts, ce qui résulte des guerres récentes paraît être qu'une portion de côte bien défendue sera considérée comme inabordable de front à petite distance, toutes les fois qu'on saura son personnel instruit et solide. Entre les mains d'un personnel sans valeur militaire, aucune arme n'est redoutable et l'on n'hésitera pas à passer outre.

Restent enfin les torpilles flottantes ou de blocus. Elles ont fait leur apparition avec des effets foudroyants dans la dernière guerre. Nous ne savons pas encore de science certaine, — nous ne saurons peut-être jamais, — à quoi nous en tenir sur l'origine de l'engin qui détruisit, avec le *Petropawlosk*, l'amiral Makarof et les seules chances que la Russie ait eues de triompher sur mer. Pour certains critiques, ce fut une machine infernale introduite à bord par un espion ; mais des torpilles flottaient dans les alentours, comme le *Pobieda* en fit l'expérience quelques instants plus tard. Les Japonais prétendirent avoir semé pendant la nuit des torpilles en chapelets sur le passage de l'escadre ; et cela correspondrait bien à la double explosion signalée sur les deux flancs : il est alors singulier que l'accident ait eu lieu non à la sortie, mais à la rentrée. Pour d'autres enfin, la torpille était d'origine russe, s'était détachée de sa crapaudine et s'en allait à la dérive. Le malheur arrivé à l'*Iénisséï* et surtout au *Boyarin* pourrait venir à l'appui de cette explication. D'autre part, les effets exceptionnels de l'explosion ont fait parfois supposer

qu'il fallait mettre en cause la déflagration spontanée des soutes à poudre; et en tout cas, corroborés par la nature des flammes et des fumées, ils font croire que ces soutes ont été mises en feu immédiatement par la secousse de la torpille. Le cuirassé japonais *Hatsuse* fut coulé lui aussi par une mine placée à dessein. Des mines, peut-être flottantes, coulèrent le cuirassé *Yashima*, le croiseur *Takasago* et trois bâtiments de la flottille japonaise. Le *Bayan*, endommagé par une mine le 27 juillet 1904, ne put prendre part à la sortie du 10 août. Celle-ci n'eut peut-être lieu de jour que par la seule crainte du danger sous-marin, et elle fut certainement ralentie d'une bonne heure dans ses débuts par le soin de draguer le passage. Une première atteinte reçue par le *Sébastopol* le 23 juin put retarder l'évasion de la flotte russe. Enfin le même cuirassé en reçut une seconde le 20 septembre.

On voit combien l'arme en question, incertaine et dangereuse, il est vrai, pour ceux qui la manient, est formidable aujourd'hui. C'est là une des révélations de la guerre russo-japonaise. Il faudrait nous y arrêter un instant, mais nous retrouverons la question un peu plus loin. Contentons-nous de l'indiquer ici et de noter la protection nouvelle apportée dorénavant, de ce chef, aux approches des grands ports militaires.

Nous avons passé en revue les principaux éléments de la défensive terrestre. Transportons-nous de l'autre côté du champ de bataille, et venons aux moyens dont l'armée navale dispose contre le rivage.

## IV

### LE DUEL ENTRE LA MER ET LA TERRE : L'OFFENSIVE

---

#### L'ATTAQUE BRUSQUÉE ET LE BOMBARDEMENT

D'après ce que nous venons de voir, l'offensive contre la terre est parfois destinée à se heurter à des obstacles sérieux. Il convient donc de se demander tout d'abord dans quels cas et dans quelle mesure on peut en espérer le succès.

Aussitôt que les risques à courir par la flotte sont sensibles, la préoccupation principale de l'amiral doit être celle des forces navales ennemies. C'est une faute de compromettre ses bateaux avant d'avoir conquis la maîtrise de la mer, de vouloir cueillir les bénéfices de la supériorité maritime avant de se l'être assurée. L'exemple de Lissa en constitue la plus éclatante démonstration : quand Tegetthoff parut, l'un des cui-

rassés italiens, le *Formidable*, était momentanément hors de combat à la suite de sa lutte contre les forts, et deux autres se trouvaient occupés à la tentative de débarquement.

Il faudrait faire aussi reproche aux Chiliens qui, en mai 1879, laissaient deux petits navires en bois garder le blocus d'Iquique sans leur assurer la protection de leurs corvettes cuirassées. Surpris par les Péruviens, les Chiliens perdirent un de leurs bloqueurs; et il fallut une imprudence de l'autre côté pour changer en désastre ce succès de leurs ennemis (*l'Independencia* se laissa entraîner sur des roches, où elle s'échoua).

Il ne suffit pas de posséder la maîtrise de la mer pour avoir le droit de risquer ses navires; il faut être certain de ne pouvoir la perdre. C'est ainsi que les Japonais ménagèrent avec raison leur matériel devant Port-Arthur par crainte d'une escadre russe de deuxième ligne, qui vint en effet avec Rodjestvensky.

Supposons le moment venu d'opérer librement contre le rivage. Dans un grand nombre des guerres que nous étudions, la disproportion des flottes permettait des sacrifices. Les attaques, menées dès lors à fond, avaient chance de réussir à atteindre leur but immédiat, qui est de réduire assez le feu des batteries pour rendre la flotte assaillante maîtresse des eaux territoriales. Cela ne suffit pas toujours. A Kelung, à Tamsui, notre escadre triompha dans le duel d'artillerie, mais ne put mettre à terre assez de monde pour compléter son œuvre.



En face de défenses organisées et munies d'un personnel courageux, une flotte décidée à l'effort nécessaire est-elle sûre du succès ? On a pu le croire à diverses époques. Les trois guerres les plus récentes ne nous ont pas offert l'exemple d'une telle action poussée à bout ; nous n'avons donc pas la réponse indiscutable de l'expérience. En l'état actuel des choses, toutefois, on est peut-être autorisé à penser qu'une telle espérance ne saurait être raisonnablement laissée à la marine. Mais cela à la condition que la côte, pourvue d'une garnison suffisante, sera défendue par des batteries hautes convenablement placées. Celles-là seules se sont montrées à l'abri d'une destruction rapide. Leur présence, compliquée des réseaux de torpilles dont on dispose au voisinage d'un point d'appui sérieux, semble assurer l'inviolabilité pratique du front de mer sur une longueur limitée.

Trois opérations peuvent néanmoins être encore tentées contre le port ou les forces navales qu'il renferme : ce sont le bombardement, l' « embouteillage » et le blocus.

Des bombardements, nous avons à citer dans la dernière guerre plusieurs cas. L'un à Vladivostok, le 6 mars 1904, fut sans effets. Il avait duré une heure. Environ deux cents obus avaient été tirés à dix mille mètres, obus à explosif d'origine anglaise, qui pour la plupart n'explosèrent pas. Les batteries russes ne firent pas de réponse. Port-Arthur fut bombardé à plusieurs reprises. Signalons en particulier l'attaque du 9 fé-



vrier 1904, au lendemain de la première surprise de torpilleurs, et les essais matériellement peu fructueux de tir indirect par-dessus le cap Liao-ti-chan, lesquels se poursuivirent surtout de mars à mai; enfin la participation de la flotte aux dernières canonnades contre la place assiégée et à bout de ressources.

Les résultats furent toujours maigres. Il faut dire que les distances étaient grandes. Le faible rendement des opérations de ce genre, mis en évidence par des raisonnements théoriques, est confirmé. Par contre, il semble que l'artillerie japonaise ait subi comme conséquence une usure préjudiciable. Soit en effet mauvaise fabrication, soit fatigue, les grosses pièces paraissent assez médiocres dans la suite. Le 10 août, sur seize canons de 305 en fil d'acier sept sont mis hors de service. Il en est de même à Tsoushima pour les trois grosses pièces du *Kasouga*, que leur seul tir met en avarie. Enfin on relève à Port-Arthur le cas d'un projectile de 280 qui arrive par le culot, ce qui laisse à supposer une vitesse de rotation insuffisante pour le maintenir sur sa trajectoire et, par suite, la destruction assez avancée des rayures dans le canon.

Si l'occasion s'était rencontrée, par la suite, de plus nombreux combats en haute mer, l'amiral Togo eût certainement regretté d'avoir imposé à ses pièces une fatigue inutile.

Ces enseignements concordent, sauf pour les distances adoptées, avec ceux des guerres précédentes. Ni aux ports, ni aux villes elles-mêmes, les bombardements

n'ont en général causé de dommages sérieux ; pas plus à Porto-Rico où l'escadre américaine fit une vaine démonstration, qu'à Wei-ha-Wei que les bateaux japonais canonnèrent à 4 000 mètres pendant huit jours. C'est à petite distance, en prenant les forts à revers et dans les angles morts, et grâce à une énorme supériorité de valeur morale et militaire, que les marins de Courbet détruisirent les défenses de la rivière Min ; et ce n'est pas là un bombardement dans l'acception ordinaire.

L'intérêt du bombardement réside presque tout dans l'effet moral. Il représente une contrainte psychologique. C'est pour cela que c'est contre les populations désorganisées et démoralisées que son emploi est le plus fréquent et le plus fructueux. Aussi devons-nous approuver l'amiral Bouët-Willaumez qui, en 1870, se refusa au dernier moment à donner l'ordre de bombarder le port allemand de Colberg. Il avait cependant préparé lui-même tous les détails de l'opération. C'est beaucoup par scrupule humanitaire qu'il hésita, et cela lui fait honneur. Sa modération n'en était pas moins sage : ruiner ou rançonner la ville n'eût servi qu'à grossir aux conditions de la paix la note des exigences prussiennes.

On peut supposer que les Japonais ne se firent pas de longues illusions sur l'efficacité de leur tir direct ou indirect dirigé contre Port-Arthur. S'ils continuèrent, c'est sans doute comme adjuvant au blocus, pour entretenir et l'opinion publique et leurs équipages dans le sentiment d'une offensive continue, pour tenir l'escadre bloquée en alerte et renforcer le désir déjà trop

prononcé chez ses chefs de rester à couvert dans la rade intérieure.

Il s'agissait avant tout de masquer les transports de troupes, en empêchant l'évasion de toute force navale capable de tenir la haute mer. C'est dans le même dessein que furent combinées les tentatives d' « embouteillage » de Port-Arthur.

### L'EMBOUTEILLAGE

On sait que la chose et l'expression, mises à la mode par l'exemple des Américains à Santiago, s'appliquent à la fermeture des rades pourvues d'une seule sortie assez étroite pour se trouver facilement obstruée. Il s'agit seulement d'y couler un bâtiment sacrifié, en un point du goulet tel que le passage soit désormais impossible. Le danger d' « embouteillage » menace toutes les rades ainsi faites, qui représentent de vraies souricières : Bizerte rentre un peu dans cette catégorie. Quand on peut, en temps de paix, multiplier ou élargir les passes, il faut donc y songer. Lorsque c'est impossible, le fait a prouvé qu'une bonne défense terrestre et quelques canonnières de garde doivent faire échouer le plus souvent ces entreprises.

Les Japonais s'essayèrent à trois fois différentes. Dans la nuit du 24 février, cinq anciens bâtiments de commerce tentaient l'opération. Deux seulement arrivèrent à des points où l'on jugea devoir les couler,

mais ils n'étaient pas encore dans la passe. Quatre autres ne furent pas plus heureux le 27 mars. Aussi le 3 mai en employa-t-on douze. Huit parvinrent au fond de la rade extérieure et se firent couler; mais aveuglés par les projecteurs, incertains de leur situation, troublés par le feu ennemi, ils manquèrent presque tous à atteindre les bons endroits, et la passe ne fut probablement qu'un peu rétrécie. A Santiago, l'unique essai des Américains, avec le *Merrimac*, n'avait pas été plus heureux. On prétend qu'à Port-Arthur, à la veille des hostilités, en février 1904, un bateau de commerce suspect avait tenté une manœuvre perfide au milieu même du chenal. S'arrêtant tout à coup, il venait de signaler qu'il coulait bas. Heureusement pour les autorités du port, elles avaient sous la main un remorqueur, qui eut le temps d'entraîner le cargo dans la rade intérieure. Il ne lui fut, paraît-il, trouvé aucune avarie. C'est un incident à méditer par tous nos commandants de port. Dans les moments de tension internationale, la défiance la plus extrême et la précaution la plus sévère rentrent dans les devoirs primordiaux de qui a la garde des instruments de la force nationale.

Nous venons de voir l'échec jusqu'ici constant des tentatives d'embouteillage. Encore furent-elles conduites par un personnel d'une audace et d'un dévouement à toute épreuve. Il y faut ces qualités, rares cependant. Les gens qui vont là, sur des bateaux destinés à se couler au milieu de l'ennemi et sous son feu, vont au sacrifice. Même les plus déterminés peuvent en

être troublés. D'autre part, il faudrait une connaissance minutieuse des lieux ; il faudrait s'orienter, prendre des relèvements, dans des conditions singulièrement difficiles, aveuglé par les projecteurs, sous la tourmente d'un tir enveloppant. On manque presque fatalement un but qui demande, pour être atteint, trop de précision. Y arrivât-on d'ailleurs, qu'il serait souvent facile aux embouteillés de rétablir en quelques jours le passage.

Il ne faut pas compter beaucoup plus sur les brûlots et machines infernales essayées aussi devant Port-Arthur sans meilleur succès.

## LE BLOCUS

Cela nous amène aux opérations du blocus proprement dit, et tout d'abord aux mines sous-marines. Nous les avons vues comme auxiliaires de la défensive terrestre ; nous les retrouvons ici comme moyen d'enfermer une force mobile dans son abri, ce qui est à vrai dire faire contre le mouvement ennemi œuvre défensive, dans une intention offensive.

Quelles que soient les appellations techniques et les mécanismes des engins en question, ceux qui ont joué dans la dernière guerre le rôle qu'on sait peuvent appartenir à deux catégories : ou ce sont des torpilles mouillées à poste fixe en un point choisi ; ou ce sont des torpilles flottantes isolées ou liées par groupes. Il semble

d'ailleurs que le plus souvent celles qui étaient mouillées primitivement se soient détachées de leur pied par suite du mauvais temps, et ne soient entrées en scène qu'une fois parties à la dérive. Le double enseignement de la guerre, c'est, d'une part, leur efficacité foudroyante : les plus grands cuirassés coulent, comme le *Petro-pawlosk* en deux minutes, comme le *Hatsuse* « immédiatement » ; c'est d'autre part le danger qu'elles font courir à ceux mêmes qui les ont posées et qui les manient. Bateaux détruits en plaçant ou en relevant les mines qui gardent leur propre littoral ; bateaux rencontrant en mer ou en rade les mines échappées de leur propre ligne défensive : nous avons eu des exemples de toute sorte qui se confirment l'un l'autre.

Il en ressort deux conclusions. En premier lieu, il faut se préparer à faire un usage de plus en plus large des engins de cette espèce. On semblait espérer jusqu'ici que les cuirassés de grand tonnage, dont les liaisons sont plus multipliées et plus puissantes, résisteraient, beaucoup mieux que les unités plus faibles, à l'explosion d'une torpille de blocus, de même qu'à celle d'une torpille automobile. L'événement a justifié cette prévision pour la seconde, non pour la première. Ayons donc à notre disposition un matériel abondant de mines sous-marines fixes ou flottantes. Ayons des bâtiments spéciaux pour les semer en mer et des équipages spéciaux entraînés à le faire vite. Mieux encore, sachons utiliser tous nos bateaux, des cuirassés aux contre-torpilleurs et aux sous-marins, y compris naturelle-

ment les croiseurs auxiliaires, pour mettre en œuvre, le cas échéant, cette arme formidable. Il n'est peut-être pas impossible d'emporter sous les ponts cuirassés un approvisionnement normal de récipients et d'explosifs tout prêts à être réunis en un ensemble offensif.

Mais si l'on veut ainsi généraliser l'usage des torpilles que j'appellerai *inertes* (pour y comprendre les fixes et les flottantes, et les distinguer à la fois des automobiles et de celles qu'on met en feu volontairement du rivage), la condition *sine qua non* est d'apprendre à les manier sûrement. Il est peu croyable que la science et la technique actuelles y trouvent des difficultés insurmontables. Et ce problème général en englobe plusieurs autres. L'un consistera, pour la défense des passes, à rendre certaine la fixation de l'engin sur son ancre; un autre à le désarmer automatiquement s'il échappe; un autre à perfectionner, au point de vue de la sécurité, l'opération du mouillage; un autre encore à exercer minutieusement les équipages; un autre enfin à prévenir par un mécanisme spécial les objections des neutres contre les torpilles flottantes ou dérivantes.

Car ces objections en interdiraient l'emploi sur une grande échelle. Et elles se sont déjà produites. Lors de la perte du *Hatsuse*, la presse anglaise a protesté contre le fait incombant aux Russes d'avoir mouillé des torpilles au large du cap Liao-ti-Chan, peut-être au delà des eaux territoriales. A plusieurs reprises, on a craint, supposé, éprouvé même des sinistres en haute mer,



causés par la rencontre de ces épaves formidables parties au gré des courants<sup>1</sup>.

Le croiseur allemand *Hansa* en rencontrait deux dans les mers du Nord de la Chine et les détruisait à coups de canon, *en juillet 1905*. Le 1<sup>er</sup> juin 1906, le vapeur russe *Kniaz-Gortschakoff*, à vingt-cinq milles de Vladivostock, était coulé par une mine. Il en était de même le 16 juin 1906, près la côte de Corée, du transport japonais *Toyotomi-Marû*, qui disparut avec cinquante hommes. On a estimé à trois cents ou quatre cents le nombre des mines à la dérive, japonaises ou russes, sur le théâtre de la guerre. Le commerce international en eût pu être assez éprouvé pour qu'on entendît s'élever une protestation unanime.

Et cependant il serait imprudent de renoncer bénévolement, par esprit d'humanité, aux services les plus étendus d'une arme à laquelle rien ne résiste. Aucun congrès international ne l'a encore interdite. L'eût-on fait, que nous ne saurions être certains de voir nos adversaires respecter une clause si gênante. Quand un procédé de guerre peut assurer en quelques instants le triomphe définitif d'un parti, la force des choses l'emporte sur toutes les conventions. Il faut donc s'attendre à voir la torpille flottante, la torpille errante jouer

<sup>1</sup> Accidents en mai 1905 : le 4, le transport *Sheyutsu-Marû* rencontre, près des îles Miao-Tao, une mine qui lui enlève son arrière ; le 11, le croiseur auxiliaire *Kiko-Marû* est coulé à pic par une autre au large de Port-Arthur ; le 12, le steamer anglais *Sobralense* subit le même sort dans la même région. Il y avait longtemps que Port-Arthur était pris.



son rôle dans les guerres de demain; il faut se préparer à en subir les effets, et à l'employer comme tout le monde. Il faut, dans cette intention, commencer par la rendre admissible, même semée en haute mer, en limitant à volonté la durée pendant laquelle elle reste dangereuse.

\*  
\* \*

Après la fermeture matérielle du port et la destruction probable à la sortie, vient, comme moyen d'emprisonnement d'une flotte, l'impossibilité qu'elle sorte sans se heurter à des forces navales supérieures. C'est le blocus militaire proprement dit. Il a été employé par Togo contre l'escadre de Port-Arthur, par Simpson contre Cervera; dans les deux cas avec succès. L'impuissance des bloqués à oser quitter leur prison est restée complète, jusqu'au jour où une nécessité vitale, du moins à leur opinion, les a jetés découragés et vaincus d'avance sous les canons de leurs ennemis.

N'insistons pas sur le blocus de Santiago. L'état des bateaux et des marins espagnols ne leur permettait ni d'affronter le combat, ni même de rendre périlleuse la tâche des bloqueurs. Bien que des causes analogues aient compromis la défensive russe, elle restait suffisante pour obliger les Japonais à déployer toutes les ressources de la guerre de blocus.

Nous y reviendrons au point de vue tactique. Retenons seulement qu'un blocus militaire tel que celui de Port-Arthur, avec des batteries de côte, des mines

défensives, une escadre sérieuse au port, est possible au sens large du mot. Certes, les Russes n'ont pu s'écarter de leur base. Mais ce fut là une contrainte bien plus morale que matérielle. La zone couverte par les batteries était telle, qu'on pouvait toujours circuler le long du littoral sans autre mauvaise rencontre que celle de la flottille ennemie. A trois reprises au moins (Makaroff les 13 et 26 mars, Witheft le 23 juin 1904), on prit la mer pour un ou deux jours. Si cela ne permettait pas, vu l'infériorité de vitesse, de gagner sûrement Vladivostok sans bataille ou de tomber sur les transports japonais, du moins n'est-ce plus le fait d'un véritable emprisonnement. Encore ne semble-t-il pas qu'on ait jamais utilisé l'avantage d'un départ de nuit.

Il faut en conclure que la puissance défensive des côtes bien munies semble rendre singulièrement difficile, pour le moment, le blocus étroit d'une force navale, et par conséquent, que des bâtiments plus rapides que leurs adversaires pourront toujours, s'ils sont capables de rompre un cordon de destroyers, gagner la haute mer.

Les effets du blocus ne concernent pas seulement les bateaux de guerre. Ils atteignent également, et dans la même mesure, les transports. La facilité de communication par mer dépend de l'« air » que l'escadre aura su se donner autour de sa prison plus ou moins volontaire; elle dépend aussi des conditions géographiques. Malgré la proximité de Che-Fou, Port-Arthur, à la fin, était affamé : il l'eût été plus tôt sans cette circon-

stance. Vivres, munitions, hommes, charbon, etc., peuvent être indispensables à la flotte, à la place de guerre, au pays entier; enfin le commerce est une source de richesse qu'il y a intérêt à tarir dans tous les ports ennemis. Telles sont les considérations qui contribuent à faire du blocus une des nécessités ou des tentations habituelles de la guerre maritime.

En 1870, le blocus des côtes allemandes, établi avant Sedan, suspendit complètement leur commerce maritime. Il fut maintenu sans résistance. Au cours de la révolution chilienne de 1891, les opérations commencèrent par le blocus des deux principaux ports à salitre, Pisagua et Iquique : c'était la guerre au trésor de Balmaceda.

Avec le commerce maritime international croitra tous les jours l'efficacité économique de la guerre au commerce et du blocus de tout un littoral. La multiplication en nombre et en puissance des transports sur terre rend au contraire moins décisif le blocus d'un seul port dépourvu d'escadre. Il faut qu'un point d'appui soit unique ou trop éloigné de tout autre, comme Port-Arthur, pour devenir dans la même mesure un point vital. Seulement, comme les points d'appui sont faits pour recevoir les escadres, et que la présence de celles-ci peut toujours venir aggraver la situation, il paraît de la plus haute importance de rendre préalablement les blocus difficiles par la disposition et l'étendue des défenses, par la multiplicité et le groupement des points de refuge.

## LE DÉBARQUEMENT

Nous en aurons fini avec l'action de la mer sur la terre quand nous aurons relevé le rôle éventuel de l'artillerie navale dans les batailles de terre, et parlé des débarquements.

Passons rapidement sur le premier point. Les canonnières cuirassées dans les combats fluviaux du Paraguay, et à Paris en 1870, sont manœuvrées par des marins. Elles rendent de grands services. Aux deux passages du Yalou, en 1894 et 1904, les avisos japonais contribuent sérieusement à la victoire. En août 1877, un défilé, celui de Gagry, convoité par les Russes, se trouve commandé par un bateau ture. Au Chili, la flotte appuie de son feu un grand nombre des principales attaques d'infanterie, et contre les fortifications des villes et même en rase campagne. Enfin, la collaboration des bateaux est un appoint sérieux pour l'armée d'investissement de Port-Arthur en 1904. Au combat de Kin-Tchéou, qui permet aux Japonais d'occuper l'isthme, première clef de la position, figurent des bâtiments des deux partis, en particulier des canonnières russes. Un mouvement tournant qui longeait la plage est arrêté par le feu des bateaux plus que par celui des troupes.

Il ne reste qu'à signaler les dangers courus par les lignes de chemin de fer voisines du littoral et exposées

aux vues du large, pour marquer l'importance réelle de cet empiétement, tout limité qu'il est, d'un élément sur l'autre.

Mais la grande menace de la mer, c'est le débarquement. C'est la seule qui vise au but final de la guerre, l'occupation, la coercition.

Il faut d'abord remarquer que presque toutes les guerres que nous avons à considérer ont comporté des débarquements. Seule, celle de 1870 se contente d'un projet. Quarante mille hommes auraient été jetés sur la côte allemande, si nous avions remporté les premiers succès.

Je n'entre pas dans le détail, me bornant à rappeler comme quoi (au Chili et en Mandchourie par exemple, de même qu'aux États-Unis dans la guerre de Sécession) la marine offrait souvent le seul moyen pratique de transport le long d'un même rivage. Ce fait, spécial aux régions mal pourvues de routes et de chemins de fer, tend à devenir moins fréquent. Mais il restera longtemps encore la règle en certains pays coloniaux.

Au Chili, pendant la révolution de 1891, la flotte fournit un exemple plus curieux de son pouvoir de transport; elle servit à plusieurs reprises de refuge momentané aux garnisons, minimales il est vrai, obligées d'évacuer les ports. Pisagua en offrit la première occasion.

Les effectifs militaires se sont fort accrus au cours du dernier demi-siècle. Il n'est pourtant pas absolument sûr que la progression se doive poursuivre. D'autre

part, la puissance de transport attribuable à chaque navire et le nombre de navires utilisables dans chaque pays n'ont pas moins augmenté : tout fait prévoir qu'ils continueront. Tout cela ne permet pas de reléguer l'utilisation de la marine comme transport d'armée le long même des côtes au nombre des hypothèses irréalisables.

Dans un récent discours, M. Balfour évaluait à soixante-dix mille hommes l'effectif nécessaire pour prendre pied sur le rivage de la Grande-Bretagne ; ce qui représente un convoi naval de deux cent mille à deux cent cinquante mille tonnes.

Ceci nous amène à la statistique des cas connus. En Crimée, on avait débarqué plus de soixante mille hommes, portés par trois cent cinquante bâtiments. Les Anglais conduisirent au Transvaal une population militaire de quatre cent cinquante mille hommes environ. Quant aux Japonais, il faudrait peut-être chiffrer à cinq cent cinquante mille ou six cent mille le nombre des hommes qu'ils ont jetés et entretenus de tout par-dessus le détroit de Corée.

Ces trois exemples sont les plus éloquents. Il convient toutefois de tenir compte d'un autre obstacle que le nombre et l'encombrement, je veux parler de la résistance opposée par l'ennemi. D'abord résistance navale : il faut autant que possible commencer par se rendre maître de la mer, avant d'y hasarder de pareils et si fragiles convois. Néanmoins, les Français vis-à-vis des Chinois, les Japonais vis-à-vis des mêmes et des

Russes, n'eurent pas à se repentir d'avoir tout d'abord négligé cette précaution, et, pour abréger, offert la bataille navale, leurs débarquements effectués ou en train. Il faut être dans ce cas bien assuré de sa supériorité, sinon, comme les Italiens à Lissa, comme les Chinois au Yalou, non seulement on expose son convoi, mais on enchaîne son escadre, et souvent on l'affaiblit du même coup, la compromettant ainsi de deux façons.

Il y a ensuite la résistance au rivage. Comme c'est de celle qui accueille la première mise à terre que dépend le succès ou l'insuccès de toute l'opération, cet acte du drame mérite une attention particulière. Pour juger la force de pénétration d'une armée d'outre-mer au travers d'une défense littorale, il faut donc tenir compte avant tout de l'effectif qui peut être transporté et débarqué d'un seul coup, à la fois, sous le feu de l'ennemi.

A vrai dire, les guerres de notre période n'ont pas fréquemment posé le problème, parce qu'on savait la plupart du temps que l'ennemi ne ferait pas de résistance sérieuse : on débarquait en pays neutre ou à demi désert et dégarni de forces, ou avec des intelligences dans la région. On n'avait pas à prendre des précautions complètes. En janvier 1895 pourtant, les Japonais envoyaient dans la baie de Young-Tching, près du cap Chantoung, vingt-six mille hommes qui pouvaient avoir à prendre pied de vive force. Cette expédition montre le succès de dispositions minutieusement réglées et en offre un modèle. Il fallut cinquante-

cinq transports, dont un tiers arriva d'abord et le reste en plusieurs groupes, et cinq jours de débarquement proprement dit. Cela donne une base d'évaluation à divers égards pour une tentative de ce genre à entreprendre sur une plus grande échelle. Le temps nécessaire, en particulier, rend compte des difficultés qu'on trouverait à s'implanter sur une côte assez proche de troupes de secours.

---



## V

### LE COMBAT NAVAL : LE MATÉRIEL

---

#### LES ARMES

Nous avons passé en revue les actions réciproques (au point de vue tactique) de la terre et de la mer. Nous savons toutefois que pour pouvoir remplir sa mission offensive à l'égard des côtes, la marine a besoin de conquérir préalablement l'empire de la mer. Tout se décide donc, en premier lieu, par le combat proprement naval : entre navires. Et celui-ci reste la grande affaire des marins. Les enseignements des guerres modernes sont extrêmement multiples. Nous serons obligés de résumer et de nous en tenir aux grands traits.

La marine fait usage d'un certain matériel; elle en use d'une certaine façon. Voyons d'abord le matériel.

Tout le matériel des marines d'aujourd'hui n'a pas

été expérimenté par la guerre. Au Yalou manquaient les obus à grandes capacités d'explosif. A Tsoushima et devant Port-Arthur ne figurait pas le sous-marin. La mise en œuvre des torpilles de blocus (devenues trop souvent des torpilles dérivantes), qui fut la grande nouveauté de cette dernière guerre, montre quelle importance capitale peut prendre la pratique d'un nouvel engin, fût-il même connu théoriquement depuis des années. Les expériences faites n'ont pas non plus toujours été poussées à fond sur tous les points, parce que la valeur morale ou technique des adversaires se trouvait, en général, trop disproportionnée. Pour ces deux raisons, on aurait tort de tirer, des spectacles que nous venons d'avoir, des conclusions trop arrêtées au sujet de la physionomie réservée aux rencontres futures par le matériel existant. Gardons-nous des emballements qui suivirent l'entrée en jeu de l'éperon à Lissa, ou l'apparition du torpilleur dans les grandes manœuvres.

Dans les mers du Japon, une arme a donc fait ses preuves : la mine sous-marine. J'en ai parlé et j'ai indiqué les motifs actuels d'en prévoir l'emploi fréquent, même peut-être en haute mer. D'après le capitaine de vaisseau von Essen, commandant du *Sébastopol*, la dernière mine que rencontra son navire aurait pu renfermer (d'après son modèle probablement) cent quatre-vingt-douze kilogrammes de haut explosif. Elle fit dans la coque du cuirassé une brèche de soixante-cinq mètres carrés. Toutefois, celle qui fut trouvée en mer, mouillée par fond de soixante-dix mètres, par le

*Gromoboï*, auprès d'une autre qui lui fit une assez grave avarie, ne renfermait que soixante kilos de mélinite. Celles qui détruisirent l'*Ienisseï*, le *Boyarin*, le *Petropawlosk*, le *Yashima*, le *Hatsuse*, ne devaient pas être moindres. A relever l'effet particulier produit sur le *Petropawlosk*, probablement par l'explosion consécutive de ses soutes à projectiles (et sous l'action sans doute de deux ou trois torpilles mouillées en chapelet ou en patte d'oie de façon à retomber sur les deux flancs).

Si le poids de l'enveloppe est environ double de celui de la charge, on voit que les engins actuels sont loin de la limite imposée par la force des appareils portés sur les bateaux et pouvant servir à mouiller les torpilles. Ce sont plutôt des raisons d'encombrement et de prix qui arrêtent dans cette voie. On aime mieux aussi multiplier les torpilles semées sur une même ligne que d'augmenter leur force individuelle. Il faut cependant prévoir un accroissement possible de grosseur et d'efficacité, au moins dans certains emplacements, comme les passes étroites.

Pour la torpille automobile, elle a montré sa médiocre aptitude à atteindre le but et son peu de capacité à produire des blessures mortelles sur les coques cuirassées et compartimentées<sup>1</sup>. A Wei-ha-Wei, les torpilleurs japonais, introduits avec une audace admirable

<sup>1</sup> On a remarqué qu'une torpille automobile fait une avarie de beaucoup inférieure à celle d'une torpille automatique de même charge. Cela tient à ce qu'elle frappe en mouvement et en mouvement rapide, ce qui la fait rebondir en arrière avant l'explosion.

au milieu d'un amas de bateaux chinois mal défendus, perdent seize torpilles sur vingt. Le cuirassé *Ting-Yuen*, blessé à l'extrême arrière, est échoué par son commandant sans nécessité : il était très vraisemblablement réparable. A Port-Arthur, le 9 février 1904, trois torpilles sur dix arrivent au but. Aucun bâtiment n'est coulé. Les conditions étaient cependant des plus favorables à l'attaque. Après la bataille du 10 août, ni les Russes rentrant à Port-Arthur, ni le *Cesarewitch*, pourtant fort mal en point, ne peuvent être endommagés par les flottilles qui s'y essayent à plusieurs reprises. En décembre, le *Sébastopol*, mouillé dans la rade extérieure de Port-Arthur, dégarni en presque totalité de son matériel et de son personnel (trois cents hommes au lieu de sept cent cinquante, et pas d'autre artillerie que des 152 millimètres), mais couvert en partie par une estacade et des filets Bullivant, n'est avarié qu'à la suite d'une série presque ininterrompue d'attaques exécutées pendant cinq nuits consécutives (certains spectateurs nous disent qu'il y eut cent quatre-vingts lancements). Dans la nuit enfin de Tsoushima, les torpilleurs nippons, fonçant sur des adversaires démoralisés et fort maltraités, voient repousser leur première tentative. Pourtant ils n'ont plus en face d'eux que des blessés démantelés et privés de toute leur artillerie légère, dont beaucoup n'attendent même pas la torpille pour chavirer.

Rarement, remarquons-le, les bâtiments de haut bord semblent avoir fait usage de leurs tubes. Le 12 juin 1904,

le transport *Sado Maru* se rend aux croiseurs de Vladivostock. Le *Rossia* lui envoie deux torpilles qui l'atteignent; on l'abandonne : il ne sombre pas. Le *Rurik*, au moment de se faire couler, le 14 août, lance en plein jour contre ses adversaires une torpille qui manque le but. Il y en eut aussi de tirées à Tsoushima, sans succès, semble-t-il, pendant le duel d'artillerie, quand on se rapprocha aux environs de douze cents mètres.

Il n'est pas inutile ici de rappeler que la France dépense plus de douze millions par an pour l'entretien de ses défenses mobiles, c'est-à-dire à peu près autant que pour l'escadre de la Méditerranée, et qu'elle affectait aux unités de flottille, par le programme de 1900, plus du cinquième du crédit total prévu pour les constructions neuves. La proportion peut sembler un peu forte, eu égard aux résultats précédents. Elle l'était du moins alors, bénéficiant surtout au moins utile de tous les types de bâtiment de flottille, le torpilleur.

La conclusion de ce qui précède, c'est que la puissance décisive n'a pas cessé d'appartenir au canon. Il est la meilleure défense contre le torpilleur, — jusqu'à l'entrée en pratique du sous-marin. — Il triomphe du cuirassé quand celui-ci, hors d'état de se servir de sa propre artillerie, en est réduit à la pure défensive. C'est ainsi qu'une partie, peut-être la moitié des cuirassés et croiseurs-cuirassés coulés à Tsoushima, l'ont été sinon directement par les obus japonais, du moins par l'effet des incendies que ceux-ci avaient allumés.

Il est vrai que les bateaux étaient mal compartimen-

tés, en surcharge d'ailleurs et avec des cuirasses de flanc trop basses, enfin qu'ils roulaient. On dit encore que les portes étanches ne furent pas fermées en temps utile (il y a là un danger à prévoir, et il vaudrait mieux éviter de percer les cloisons étanches que d'y rester exposé). Et l'amiral Rodjestvensky se plaindrait aussi, si l'on en croit certains renseignements, des erreurs ou des fraudes commises dans la construction de ses bateaux et diminuant, avec l'épaisseur des plaques et le fini des détails, leur valeur défensive. Par temps calme et en face d'obus moins redoutables (puisque sans explosifs modernes), les cuirassés chinois du Yalou ne purent être entamés. Dans les combats de 1904-1905, les cuirasses épaisses<sup>1</sup>, touchées d'ailleurs assez rarement, résistèrent bien à tous les projectiles.

La plupart du temps il se produisit seulement des infiltrations. Rarement on peut remarquer un tour complet, mais sans brisure. C'est le cas du *Mikasa* : le 10 août, deux projectiles de gros calibre traversèrent sa ceinture de cent soixante-dix-huit millimètres. Les blockhaus de même, qui furent souvent dévastés par des coups d'embrasure ou de ricochet, parurent à l'épreuve des autres. Cependant celui du *Mikasa* reçut une atteinte qui fit voler en éclats une partie du cuirassement. Même remarque pour les tourelles.

<sup>1</sup> Elles étaient moins épaisses que celles des cuirassés français, lesquelles sembleraient par suite excessives. Mais les Japonais paraissent ne pas s'être servis fréquemment d'obus de rupture. Et l'infériorité de leurs projectiles, dont les fusées éclataient trop tôt ou trop tard, dont la poudre était médiocre, nuisit à leur effet.

Ce n'est donc pas la cuirasse qui paraît actuellement vaincue par le canon. Mais qu'importe, si c'est le cuirassé lui-même? Une disposition judicieuse, inconnue des Chinois au Yalou, des Russes à Tsoushima, protégera désormais non plus seulement la flottabilité, mais la stabilité, et empêchera de la sorte les bâtiments de couler (comme ils le firent dans ces deux occasions) par l'effet de blessures des œuvres mortes, de couler en chavirant. C'est le compartimentage nouveau. Mais tant que les canons pourront être démontés ou réduits au silence et le personnel décimé, l'adversaire trouvera toujours la torpille ou l'éperon pour achever son œuvre de destruction. Par cette double action sur l'artillerie et le personnel, action qu'il exerce efficacement à cinq ou six mille mètres, le canon reste le roi des batailles navales.

Nous avons vu que la torpille automobile devait cesser de lui en disputer le sceptre. Lors de son apparition, elle avait donné des espérances exagérées dans certains milieux. Elle n'a guère pourtant à son actif, avant les deux guerres japonaises, que l'entrée en scène de Batoum en janvier 1878, aux dépens d'un bateau turc, et la perte du *Blanco-Encalada* coulé en deux ou trois minutes par surprise, au mouillage, le 23 avril 1891. La torpille portée, fort rudimentaire en comparaison, offre néanmoins des états de service presque égaux : cuirassés turcs en 1877, canonnières et croiseurs chinois en 1885, coulés ou endommagés; estacades détruites, etc. Elle semble définitivement démodée.



L'éperon conquît ses premiers titres de gloire à Lissa. On sait comment le *Ferdinand-Max* envoya par le fond le *Re d'Italia*. Ce ne fut qu'un épisode de la bataille et non pas en vérité ce qui assura à Tegetthoff sa victoire. La tactique du choc avait été celle des deux adversaires, et n'avait réussi que là. Le *Huascar*, dans la guerre du Pacifique, en fit un fréquent usage. C'est à elle qu'il demanda vainement le salut dans son dernier combat. Une première tentative pour se débarrasser du *Blanco* avant l'arrivée du *Cochrane* venait d'échouer; il allait recommencer, et rien ne permet de dire s'il aurait ou non réussi, lorsque le canon vint décider le dénouement, en immobilisant par une avarie le gouvernail du vaillant monitor péruvien.

Nous voyons ici le canon reprendre encore une fois ses droits. On était cependant à une période où la cuirasse l'emportait sur lui. Un monitor couvert de sa carapace essuyait l'orage sans couler, presque indéfiniment. A ce combat de Punta-Agamos, où le *Huascar* fut vaincu et pris, il subit pendant trois heures le feu de ses deux ennemis à petite distance, et pour ainsi dire sans riposter. Mais après la barre, c'est l'artillerie qui fut démontée. Il perdit trois commandants, presque tout son état-major, un tiers de son équipage. Le triomphe de la défensive n'est jamais complet ni certain.

C'est une semblable supériorité du cuirassement qui rendait possible et tentante à Lissa la même tactique du choc. Toutes les fois que se retrouvera cette inéga-



lité dans ce sens, on verra reparaître la menace de l'éperon. Seulement, elle a contre elle aujourd'hui le danger du choc pour l'abordeur lui-même : les masses sont devenues trop lourdes. Aussi bien cela les rend moins manœuvrantes. En fait, nous n'en voyons plus faire emploi dans ces dernières années. Et depuis que les bâtiments de haut bord sont armés de tubes sous-marins qui demeureront intacts jusqu'au dernier moment, c'est par là surtout qu'ils tâcheront de porter le coup fatal à l'ennemi qu'ils auront pu approcher; c'est peut-être aussi avec des torpilles que dans certains cas ils se défendront de l'éperon ou seront défendus par leurs voisins.

\*  
\* \*

Ainsi la prééminence du canon reste bien nette, seulement limitée par l'emploi occasionnel et incertain des torpilles des différents genres. Ce qui assure cette prééminence, c'est que le canon est seul une arme docile, clairvoyante et à longue portée. Ce serait une erreur de supposer qu'il doive nécessairement et par voie de conséquence faire disparaître les autres engins de destruction. Et si, de même, le sous-marin conquerrait à la torpille la supériorité qu'elle n'a pas encore, nous nous garderions de croire sans preuve qu'elle soit en mesure d'évincer totalement l'artillerie. La concurrence d'une arme n'en ruine une autre qu'à condition d'une similitude d'emploi qui n'existe pas là, et sans laquelle il se retrouve toujours un champ d'action réservé pour

chacune. Rien de moins prudent que de s'organiser pour « la guerre avec une seule arme », fût-ce avec la meilleure.

Ceci dit, il faut ajouter que tous les soins d'une marine sérieuse se porteront d'abord sur l'arme principale. Que réclame l'artillerie? Les moyens de tirer, et de tirer des projectiles efficaces. Dans les conditions d'un bon tir, nous rencontrons la stabilité de plateforme. D'après le commandant Klado, elle manquait aux victimes de Tsoushima, d'où sous l'influence du roulis double inconvénient : d'abord un feu moins rapide et moins juste que celui de l'ennemi, ensuite des flancs exposés aux obus au-dessous de la cuirasse, et trempant dans l'eau, à chaque oscillation, les brèches ouvertes plus haut que cette même cuirasse.

S'il faut en croire le rapport de Togo, la victoire de Tsoushima était décidée après trois quarts d'heure seulement d'un feu intense. On continua néanmoins à se battre toute la soirée et une partie de la nuit, et on reprit le lendemain. On conçoit qu'avec la rapidité de rechargement des pièces actuelles, cela représente une consommation énorme de projectiles. Le 14 août 1904, le contre-amiral Kamimoura, à la suite d'un premier combat où le *Rurik* avait été séparé de la division russe, poursuivait les deux autres croiseurs cuirassés, le *Ros-sia* et le *Gromoboï*. Quatre heures plus tard, il dut renoncer à la chasse, non par suite d'une infériorité de vitesse, mais parce qu'il n'avait plus assez de munitions. (L'amiral Jessen prétend que les Japonais avaient

tiré quatorze mille projectiles, le *Rossia* et le *Gromoboi* quatre mille. — *Figaro*, 20 mars 1906.) La même raison semble avoir motivé l'abstention de l'escadre Togo à la fin de la bataille du 10 août devant Port-Arthur; ce fut encore elle qui fit retirer Ito du champ de bataille du Yalou à cinq heures, laissant partir les cuirassés chinois, lesquels partageaient d'ailleurs le même état de dénûment. La tourelle avant du *Cesarewitch*, le 10 août 1904, tira soixante-quinze coups, et les 15 centimètres environ six cents. Puissent ces exemples apprendre à nos marins la discipline du feu, à nos constructeurs la nécessité de premier ordre qu'il y ait à prévoir largement les soutes et les approvisionnements! Et souhaitons du même coup qu'on réduise le nombre des calibres différents, multipliant par ce seul fait le stock disponible pour chacun d'eux, en même temps que les facilités de ravitaillement le long des côtes. L'efficacité du tir lui-même et la précision de son réglage y gagneraient aussi, car le réglage obtenu avec un calibre n'est pas rigoureusement valable pour tous.

On peut se demander ici s'il ne convient pas de pousser à bout le raisonnement précédent, et de réduire à un seul le nombre des calibres de l'artillerie principale embarquée sur chaque navire. Il est probable que non, s'il s'agit des cuirassés. Il faut obliger les adversaires éventuels à alourdir leurs propres cuirassés de cuirasses épaisses. Il faut donc conserver sur les unités du corps de bataille quelques exemplaires des pièces qui donnent la plus forte perforation (actuellement le 305<sup>mm</sup>). Mais

à côté de cela, nos déplacements actuels ne comportent pas un armement assez nombreux, s'il est tout en très grosses pièces, pour obtenir la rapidité de feu indispensable au réglage immédiat du tir et à l'accumulation déprimante des coups reçus par l'ennemi.

Au contraire, sur les croiseurs consacrés à la destruction du commerce, sur les éclaireurs et croiseurs auxiliaires, l'hésitation n'est plus permise; l'unité de calibre se réalisant en artillerie moyenne est théoriquement possible. Il faut régler les conditions de la pratique de façon à constituer l'armement tout en 194mm si l'on peut (croiseurs cuirassés), tout en 164mm,7 ou en 150mm, etc., si le déplacement est trop faible. C'est une question de plan à combiner, de déplacement, et finalement de crédits.

Les dernières guerres ont montré les effets foudroyants de l'artillerie à tir rapide. On peut dire que les plus gros canons font aujourd'hui du tir relativement rapide. Le Yalou avait été le triomphe des moyens calibres, qui seuls en bénéficiaient alors. C'est encore à eux que Tsoushima dut son caractère écrasant, mais par suite des fautes des Russes, qui avaient préparé des incendies en accumulant le charbon dans les hauts, et aussi par suite du petit nombre relatif des gros canons. L'augmentation des déplacements, le cuirassement des œuvres mortes, surtout les distances actuelles du combat meurtrier, qui commence entre huit mille (14 août 1904) et six mille mètres, conduisent à se demander s'il ne faudra pas considérer comme ca-

libre moyen désormais ce qui était hier encore du gros calibre, par exemple le 194<sup>mm</sup> et même le 220<sup>mm</sup>.

On a dit trop vite que le désastre de Tsoushima avait montré l'effet de l'artillerie de gros calibre et fait la preuve qu'elle devait désormais remplacer partout celle de calibre moyen. C'est au contraire à cette dernière que revient la plus grande part du succès. On ne peut en aucune façon prétendre que les cuirassés de Rodjestvensky ont été coulés par le feu des grosses pièces japonaises. Atteintes portées par le 152<sup>mm</sup>, incendie, enfin torpille, telles paraissent être les facteurs de leur destruction. La guerre russo-japonaise n'en apporte pas moins un argument puissant en faveur de la grosse artillerie en prouvant : 1° la résistance efficace du cuirassement; 2° l'augmentation considérable des distances du tir dangereux. Il faut désormais porter plus loin un engin plus énergique : d'où l'augmentation du calibre.

Le même poids de métal et d'explosif produit des effets destructeurs bien plus considérables s'il est rassemblé en un seul obus que s'il est dispersé en plusieurs. C'est l'avantage de ce qu'on pourrait appeler la concentration des poids, qui vient s'ajouter au bénéfice de la concentration des feux. Pour gagner de la vitesse, — et, devant la résistance efficace des cuirasses lourdes, renonçant à les percer à longue portée, — certains officiers, contrairement à l'avis que nous émettions tout à l'heure, s'en tiendraient alors volontiers, hors ce qui concerne la riposte aux torpilleurs, à de forts

calibres, sans calibres moyens<sup>1</sup>. C'est la base du projet français de constructions neuves pour 1906, et le système des nouveaux projets anglais et allemands. Ce n'est pas de la sorte l'obus de rupture qui serait l'instrument de mort, ni même la multiplicité brouillonne des petites atteintes, mais l'obus à grande capacité d'explosif, dirigé par un tir à la lunette soigneux et méthodique. Et cependant, comme, nous l'avons vu, les derniers renseignements sur Tsoushima attribuent le principal effet à la rafale de moyens projectiles, les Japonais conservent l'artillerie moyenne sur leurs nouveaux bateaux.

Il faudrait pouvoir relever exactement le rôle des obus à haut explosif dans les actions récentes. Ce sont eux qui, d'après les récits russes, causaient les ravages les plus effrayants. Dans le quart d'heure que dura le feu effectif auquel il fut soumis, le *Varyag* (qui portait cinq cent trente-cinq hommes) eut environ quarante morts et soixante blessés. C'étaient uniquement les gens placés sur le pont supérieur ou au-dessus. Et le même fait, seulement un peu moins absolu, va se retrouver sur beaucoup des bâtiments russes engagés contre les Japonais, en particulier sur le *Rossia* et le *Gromoboï*. Or la plupart des blessés étaient atteints par des éclats. Ce sont, par parenthèses, les pertes en personnel qui

<sup>1</sup> Il conviendrait d'augmenter aussi, à même calibre, le poids des projectiles. D'abord c'est augmenter leur charge explosive et leurs effets. Ensuite leur force vive se conserve mieux à grande distance. L'artillerie française est en retard sous ce rapport.

paraissent avoir, plutôt que les avaries de matériel, terminé la retraite du *Varyag* et le suicide du *Rurik*. N'oublions pas de même que la mort de l'amiral Witheft changea peut-être le sort de la bataille du 10 août, et que les blessures de Rodjestvensky et la mort de Felkersham au début de l'action influèrent certainement sur celle de Tsoushima.

Nous constatons donc, intervenant parmi les effets d'ensemble, la dissémination des éclats dans les espaces ouverts. Les hommes sont souvent atteints d'un grand nombre de blessures à la fois. Un marin du *Varyag* présentait jusqu'à cent trente-cinq menus fragments dans une seule jambe. Un obus mit dix-neuf personnes hors de combat, dont dix-sept tuées, sur le pont du *Cesarewitch*. Il dut s'en rencontrer de part et d'autre de plus meurtriers, mais nous n'avons pas encore les chiffres. Un projectile qui frappe la tourelle avant du *Borodino* sans la percer fait tomber sans connaissance tous ceux qui y étaient enfermés. C'est une action indirecte. Il y en a de plusieurs sortes : ébranlement, brûlure, asphyxie par les gaz de la poudre. Beaucoup d'hommes non frappés directement, sur le *Cesarewitch* en particulier, se retrouvent la peau et les cheveux tachés de jaune; ils en ont souvent pour vingt-quatre heures d'hébétement, avec raideur, vertiges, perte de mémoire et maux de tête. Il suffit qu'un obus explose à l'extérieur d'une tourelle où pénètre une partie des gaz, pour y rendre l'atmosphère irrespirable, ce qui oblige à envisager l'aération systématique des tourelles.



Les asphyxies sont assez sérieuses pour faire perdre connaissance plusieurs heures durant, et même pour faire mourir. Les deux médecins du *Sissoï-Veliky* périssent de la sorte. Dans les blockhaus du *Cesarewitch*, deux officiers sont rendus sourds; et fréquemment les hommes sont assourdis momentanément par la commotion.

Au Yalou, deux projectiles de 305 millimètres, atteignant coup sur coup le *Matsoushima*, mettent son canon de 320 hors de service, jettent à la mer une pièce de 12 centimètres et tuent ou blessent cent vingt hommes.

Par leurs effets directs et indirects, nous voyons que les obus à haut explosif mettent hors de cause, au moins momentanément, une part tout de suite considérable du personnel *non protégé*. Ce qu'il y a même de singulier, c'est la forte proportion des effets à côté, si l'on examine en détail la physionomie du combat décrite par les spectateurs russes. Or l'asphyxie momentanée, la commotion physique ou morale suffisent pour paralyser la défense pendant les quelques instants décisifs. A ce titre, les armes modernes, malgré leur énorme puissance, se révéleraient-elles comme moins meurtrières que celles d'autrefois? la victoire, qui est plus vite gagnée, pourrait l'être à moins de frais. Quant à ses conséquences, de tout temps elles ont menacé le vaincu d'une destruction complète s'il ne baisse pas pavillon, mais jamais autant qu'à l'heure actuelle, où ni la mer ni le vent ne peuvent arrêter la poursuite.

Le nombre des morts et des blessés se trouverait



encore diminué si la protection des œuvres vives était mieux assurée. C'est, nous l'avons vu, sur les ponts découverts qu'on est le plus exposé. Les tourelles n'ont pas été percées ; les casemates semblent le plus souvent avoir défendu assez efficacement leurs hommes. A l'heure qu'il est, un problème se pose et s'impose, celui d'abriter les servants et hommes de pont : armements de l'artillerie légère, timoniers, rondiers d'incendie, porteurs d'ordres, etc. etc.

## LES INSTALLATIONS

D'autres, non moins urgents, concernent les transmissions et signaux. Un bateau soumis à une attaque violente n'aura bientôt plus les moyens de faire à son escadre des signaux compliqués. Les compas lui manqueront. C'est ce qui est arrivé au *Cesarewitch*, l'un ayant été touché par des éclats, l'autre démoli par les secousses. Il faut réduire les ordres à transmettre et indications de routes à leur dernière simplicité. C'est ce qui a été étudié dans nos dernières grandes manœuvres sous la direction de l'amiral Fournier.

Il suffit d'entrer dans le blockhaus ou la chambre de commandement inférieure d'un cuirassé français pour s'étonner de l'accumulation extraordinaire de tubes acoustiques, lampes-témoins, manettes électriques, etc., adossés aux murailles. Les ébranlements notés sur les bâtiments russes mettent en évidence la fragilité de ce

tissu de fils et d'appareils délicats. Il faudra trouver autre chose, et surtout moins compliqué. La complication est une source d'avaries et de pertes de temps. On a besoin d'appareils auxiliaires robustes, surtout pour la direction des machines et la barre. Le coup qui tua l'amiral Witheft et son entourage laissa immobilisé le gouvernail du *Cesarewitch*. On mit plus d'une demi-heure à en ressaisir la commande au moyen d'une des roues de combat. Pendant ce temps, le *Cesarewitch* tombait vers l'ennemi et tournait en cercle, jetant la confusion dans sa propre ligne.

Nous en sommes aux avaries matérielles, à celles qui intéressent le gouvernail. Le rôle de ces dernières se montre considérable dans les combats modernes. A San Giorgio de Lissa, l'avant-veille de la bataille, les batteries de terre forcent l'*Ancona* à se retirer par suite d'un incendie dans le compartiment de la barre. Deux jours plus tard, c'est une bordée d'enfilade, qui, en faussant la mèche du gouvernail du *Re d'Italia*, le livre à l'éperon du *Ferdinand-Max*. A Punta-Agamos, la destruction des moyens de gouverner est ce qui oblige enfin le *Huascar* à se rendre. Une avarie de servomoteur jette, le jour du Yalou, le *Sado-Maru* sous le feu des cuirassés chinois et compromet un instant la situation. Le *Varyag* ne doit renoncer à s'échapper qu'au moment où un obus, faussant son gouvernail, le fait tomber en travers. L'avarie de barre du *Cesarewitch* décide de la bataille de Port-Arthur; celle du *Rurik*, quatre jours plus tard, le livre aux Japonais et retient

auprès de lui ses deux conserves sous les coups. Enfin le *Novik* perd pour la même cause sa dernière chance d'atteindre Vladivostok. A Tsoushima, avaries de gouvernail ou d'appareil à gouverner sur le *Sissoï-Veliky*, l'*Orel*, le *Borodino*, l'*Asama*, l'*Iwate* et le *Matsoushima*.

Il serait assez aisé de protéger le gouvernail lui-même, de façon relative, en l'enveloppant à demi sous une voûte cuirassée. Les Anglais s'y sont attachés dans leur dernier type, le *Dreadnought*. Il faut songer, on le voit, à une protection toute spéciale pour les organes de commande. Enfin la solution d'un gouvernail de secours est à envisager. (Voir le gouvernail à grande surface prévu tout dernièrement pour le cuirassé anglais *Minotaur*, en deux parties qui peuvent agir séparément.)

Avec la direction, la propulsion achève d'assurer le mouvement. Le point vulnérable de la propulsion, ce sont les cheminées. Elles ont été souvent percées et surtout au combat du 10 août 1904, où le tir des Japonais, juste aux grandes distances, parut porter un peu trop haut quand on se rapprocha. Résultat : le *Cesarewitch*, dans sa fuite, voyait sa consommation par vingt-quatre heures passer à quatre cent soixante-dix tonnes, au lieu de quatre-vingts, et sa vitesse tomber de douze nœuds à six nœuds. L'*Askold*, atteint pareillement, mais de façon moins grave, tombait, dit un récit, de vingt et un nœuds à douze nœuds. Au Yalou, les cuirassés chinois étaient partis les cheminées criblées. A Tsoushima, remarques analogues pour une douzaine de bâtiments. Le tirage forcé en vase clos ne

fonctionnera plus aussi bien, à la suite des ébranlements, s'il n'a pas été soigneusement organisé. Il deviendrait utile d'adopter le tirage forcé par insufflation au cendrier, moins exposé que l'autre au détraquement.

Les projectiles modernes mettent inmanquablement le feu aux boiseries, ponts, approvisionnements, etc. Il n'y a pour ainsi dire pas de combat dans la dernière guerre qui n'ait donné lieu à des incendies. A Tsoushima, beaucoup des bateaux russes, surtout les amiraux, sont à quelque moment en feu. Rappelons particulièrement le récit d'un officier du *Borodino*. D'après tous les rapports, l'*Ossliabya*, le *Borodino*, le *Kniaz-Souvarof*, l'*Alexandre-III*, le *Sissoï-Veliky*, plus ou moins entourés de flamme et de fumée, durent successivement quitter la ligne pour combattre l'incendie, aux conséquences duquel la plupart d'entre eux succombèrent. Il est vrai qu'ils étaient surchargés, bondés de charbon, jusque dans les chambres d'officiers et les salons d'amiraux. Dans ces conditions ils devenaient de véritables et d'immenses brasiers, où des hommes furent brûlés vifs, au milieu desquels les services d'extinction, de défense et d'épuisement se trouvèrent vite inutilisables. Dans le reste de la guerre, on arrive partout à arrêter le fléau assez rapidement et à l'étouffer peu après. Il faut noter que souvent le feu prend par suite de l'explosion d'un parc à munitions non protégé situé sur les ponts. C'est le cas à bord du *Gromoboï* le 14 août 1904, et de l'*Askold* le 10. Avant de périr, le *Rurik* a pu se rendre maître

d'un incendie; le *Varyag* a eu le sien; des japonais aussi, comme l'*Iwate*, le 9 février, mais ils ont mieux gardé le secret. Faut-il remettre en mémoire, au combat du Yalou, les incendies successifs et multipliés de presque toutes les unités chinoises? faut-il rappeler la fin lamentable de l'escadre espagnole de Cervera? Ces bateaux presque intacts, dévorés par les flammes, avaient ému toutes les marines. On s'était efforcé de supprimer le bois à bord. L'exemple récent semble montrer qu'on n'a pas encore assez fait dans ce sens. Citons enfin dans la période précédente Lissa, où un incendie extrêmement grave éclatait dès le début à bord du *Palestro*, qui finit par sauter.

## LA PROTECTION

Les coups des Japonais semblent avoir été fréquemment dirigés, volontairement et avec succès, contre les hauts des bâtiments ennemis, même contre les hunes armées ou les mâts <sup>1</sup> et les cheminées. Mais souvent aussi ils ont frappé à la flottaison ou au-dessous. Le roulis a pu découvrir la coque plus bas que la cuirasse, notamment à Tsoushima pour l'*Amiral-Nakhimof* (qui a été coulé certainement et rapidement par

<sup>1</sup> Cette vulnérabilité et les fortes distances de combat militent en faveur de la suppression des mâts militaires, qui peuvent d'ailleurs être ruinés par le bas et tomber sur les ponts dangereusement.

le feu de l'artillerie). Les renseignements que nous possédons ne permettent cependant pas de l'assurer. Il est possible que la plupart des bateaux, blessés au-dessus de la cuirasse, aient simplement fait cuiller au roulis par leurs blessures et chaviré. D'ailleurs, les quatre navires du type *Borodino* (*Borodino*, *Souvarof*, *Alexandre-III*, *Orel*), les meilleurs de l'escadre, devaient avoir, d'après leurs plans de construction, le can supérieur de leur cuirasse épaisse à 54 centimètres au-dessus de la flottaison. Mais dès le départ de Russie ils étaient en surcharge. Même en se contentant de l'approvisionnement normal de charbon, leur flottaison s'enfonçait de 50 centimètres. Nous savons qu'à Tsoushima ils portaient encore beaucoup plus de combustible. Ils n'avaient donc plus du tout de cuirasse épaisse hors de l'eau. Ils n'étaient plus protégés que par une cuirasse mince de croiseur. Il en était de même de l'*Ossliabya*, dont la cuirasse mince elle-même, dépassant d'après le plan la flottaison de 91 centimètres seulement, devait émerger le jour du combat de 25 à 30 centimètres tout au plus, laissant la cuirasse épaisse entre 1 et 2 mètres d'immersion.

Cette question de la surcharge est, on le voit, capitale. Et malheureusement la plupart de nos cuirassés, encombrés de superstructures si dangereuses par ailleurs comme occasion à faire éclater les obus, se trouvent comme les cuirassés russes en surcharge normale et permanente.

Dans d'autres cas, les obus ont touché la coque à

travers une couche d'eau. La protection par l'eau n'est pas absolue. Le *Cesarewitch* portait une marque à 2<sup>m</sup>,25 environ sous la ligne d'eau. Un suintement par les trous de rivets disjoints introduisit cent cinquante tonnes d'eau à bord en une quarantaine d'heures. Le 14 août 1904, le *Gromoboï* reçut six coups au-dessous de la flottaison, et le *Rossia* onze. Les voies d'eau ne furent pas assez graves pour les empêcher de gagner Vladivostok. On relève des cas analogues sur de nombreux bateaux des deux partis.

Je viens d'expliquer quel put être le sort du *Nakhimof*, chavirant par l'effet de voies d'eau supérieures au cuirassement. Bien que les cuirasses des autres bâtiments russes aient atteint une plus grande élévation théorique, la surcharge énorme de charbon, inutile pour le court trajet choisi, les avait tous ramenés à la même situation. En tout cas, sur la plupart, la protection de la stabilité n'avait pas été garantie par un cloisonnement suffisant, selon la formule étudiée chez nous par M. Bertin. Depuis 1886, sous l'influence de ce dernier, la marine japonaise possède au contraire l'avantage de cette disposition. Elle était inconnue des Chinois; au Yalou, leurs croiseurs disparurent aussi par chavirement.

Voici donc mise en évidence la nécessité de cette protection de la stabilité. Son efficacité est prouvée par la résistance des japonais aux effets mortels des avaries. Il est possible que quelques-uns d'entre eux lui aient dû leur salut. Le nombre en eût été plus grand si le tir des Russes s'était montré plus redoutable.



Pour la cuirasse de flanc, elle a fait ses preuves. Au Yalou, elle a sauvé en dépit de tout le *Ting-Yuen* et le *Chen-Yuen*. Frappée dans presque tous les combats de la dernière guerre et sur presque toutes les unités de ligne engagées, elle semble avoir résisté, même aux distances de 1 200 à 1 500 mètres, auxquelles a été livré une partie du duel d'artillerie de Tsoushima. Par exception (*Nisshin*, *Mikasa*) elle a été percée, mais sans dislocation des plaques et sans conséquences graves; les organes vitaux placés sous les ponts blindés ne semblent pas non plus avoir été atteints souvent par les éclats ni détraqués par les ébranlements. Sauf cas très rare (*Askold*), les chaudières sont restées indemnes. D'une façon générale, les obus n'éclataient pas ou éclataient prématurément, jamais à mi-cuirasse. Et les Japonais paraissent avoir fait peu d'usage des projectiles de rupture.

De même, nous l'avons déjà dit, les blockhaus et tourelles ont généralement résisté, sauf à deux coups frappant ensemble (*Borodino*). Seulement, nous avons vu que le personnel enfermé dedans pouvait être néanmoins décimé par les contre-coups, ou tout au moins assourdi et mis hors de combat pour un temps. Il y eut pourtant sur le *Mikasa* destruction partielle du blockhaus, et sur l'*Orel* une portion de tourelle endommagée par un coup de 205; mais le cuirassement n'avait que 10 centimètres d'épaisseur. Les casemates, protectrices de leurs hommes aux grandes distances et dans une certaine proportion (*Gromoboï* et *Rossia*, etc.), n'ont



point tenu aussi efficacement de près, et ont été souvent ruinées par la base. La protection de l'artillerie et du personnel des ponts, plus difficilement complète que celle du caisson cuirassé, montre tout de même une utilité certaine.

N'en faut-il pas conclure à la nécessité de la compléter et de l'accroître? En remontant la cuirasse mince, en réduisant au strict minimum les services exposés au dehors des abris, en élargissant si possible ceux-ci, en s'attachant à amortir les ébranlements, on peut sans doute mettre cette partie de la défensive au niveau de l'autre. Ce sera en quelque sorte, après la protection du flotteur, celle des détails militaires. Et nous y comprendrons dans la mesure du possible les organes essentiels comme cheminées, gouvernail, etc., dont nous avons parlé.

Et il restera quelque chose à protéger : la coque. Si le torpilleur a trompé quelques espérances, la mine sous-marine n'en a point déçu, et le sous-marin va entrer en ligne. Un compartimentage des fonds, une double coque blindée, que sais-je encore? les moyens sont à trouver. Ils sont trouvés en théorie. Ils ont même reçu un commencement d'application sur notre *Henri-IV*, et sur le *Cesarewitch*, sorti des chantiers de La Seyne. C'est un millier de tonnes à ajouter aux cuirassés. Cela n'empêchera pas les voies d'eau, mais en localisera les effets. (Notons qu'une large brèche, ouverte dans la coque du *Monomach* par la première torpille qui l'atteignit la nuit du Tsoushima, n'aurait introduit long-

temps que fort peu d'eau, parce qu'elle donnait sur un compartiment plein de charbon.)

Les filets pare-torpilles ont rendu de bons services. Ils ne peuvent malheureusement servir qu'au mouillage ou à des vitesses infimes. Par eux, la surprise initiale de Port-Arthur pouvait être déjouée. Quand le *Sébastopol*, fuyant la fournaise, en décembre 1904, se réfugia dans la rade extérieure, il leur dut de servir de but, avant d'être atteint, à près de cent cinquante torpilles, dont soixante dans la même nuit.

Une protection fort discutée jusqu'ici est celle réalisée par l'éclairage des projecteurs. Son procès n'est pas encore jugé. A Port-Arthur, elle réussit contre les torpilleurs, brûlots et bateaux marchands chargés de tenter l'embouteillage. Dans la nuit de Tsoushima au contraire, les quelques projecteurs russes subsistants ont peut-être servi l'attaque des torpilleurs en leur précisant le but. Mais il faut remarquer que les croiseurs cuirassés nippons suivaient en même temps les Russes de leurs faisceaux. Or ce n'est point là le cas habituel, bien que dans la nuit une escadre attaquée puisse ignorer s'il existe à proximité un ennemi qui va répondre à sa lumière défensive en l'éclairant elle-même. En réalité, il sera toujours difficile d'empêcher un bâtiment qui doit repousser par le canon une surprise de torpilleurs de chercher son but et de le montrer aux pointeurs en allumant ses faisceaux.

Nous avons donné un aperçu des avaries. Il resterait à étudier les réparations. Presque toutes les données

nous manquent encore. Contentons-nous de signaler le travail fait à Port-Arthur avec une remarquable rapidité, depuis les événements du 9 février jusqu'à la fin. Le *Pallada*, conduit à l'unique bassin de radoub du port, en sortit réparé à la fin d'avril. Le *Cesarewitch* et le *Retvizan*, torpillés également ce jour-là, furent remis en état au moyen de caissons étanches appliqués de l'extérieur contre la coque. Le 20 juin, tous deux pouvaient prendre la mer. Quant au *Novik*, le plus endommagé de ceux qui n'eurent à souffrir que du feu de l'artillerie, il était prêt dès le 21 février. Deux fois, le *Sébastopol* heurta des mines sous-marines. La première fit un trou de 37 mètres carrés; tout fut remis à l'état neuf en six semaines par le même procédé du caisson extérieur. Un mois après, une deuxième mine pratiquait au même point une ouverture de 65 mètres carrés, obturée de façon semblable, en deux mois et demi, sous le feu très gênant des assiégeants.

En résumé, par la résistance éprouvée des cuirasses de flanc et des tourelles, par la rapidité inattendue des réparations à flot, par l'efficacité souverainè de son artillerie, le grand navire cuirassé vient d'affirmer une fois de plus sa prééminence parmi les forces flottantes. C'est là le premier point d'une discussion sur la valeur relative des types, discussion que nous aborderons dans le chapitre suivant.

---

## VI

### LE COMBAT NAVAL : LA TACTIQUE

---

#### LES MANŒUVRES DU CHAMP DE BATAILLE

Ce n'est pas tout d'avoir le meilleur matériel, les unités navales et les armes les plus efficaces : il faut encore en faire l'emploi convenable. Le premier enseignement des guerres de tous les temps, c'est que les instruments de combat procurent généralement la victoire à ceux qui s'en servent le plus activement. Cela tient d'abord à ce qu'ils savent mieux s'en servir et sont mieux préparés : la vie manœuvrière, la tactique active sont la manifestation habituelle d'un état moral et d'un entraînement technique qui, par eux-mêmes, donnent à ceux qui les possèdent une redoutable assurance. Il est juste d'ajouter qu'à côté de ces avantages moraux, l'activité en procure de matériels qui enlèvent ou cèdent aux premiers, suivant les cas, la part prépondérante dans le succès.

A Lissa, la flotte italienne, après comme avant la rencontre et malgré ses pertes, peut être considérée comme matériellement plus forte que celle de Tegetthoff. C'est l'initiative, la détermination, la netteté d'offensive de ce dernier qui seules lui assurent le triomphe réel. Si Persano, supérieur par le nombre, avait su imposer au combat sa direction, il aurait dû éviter le rapprochement des escadres. Le *Huascar*, dans la guerre du Pacifique, a pour lui l'audace du perpétuel mouvement que lui imprime l'héroïque amiral Grau. Avec cela il balance la supériorité du nombre et des ressources : c'est lui qui dirige la lutte. Nous allons voir reparaître, à propos des Japonais, cet ascendant de l'offensive, mais avec ses conséquences pratiques complètes.

Tenons-nous sur le terrain tactique. La tactique des Japonais s'essaye au Yalou, se retrouve à Port-Arthur, se confirme à Tsoushima. Elle a pour caractéristique la mobilité et pour moyen le fractionnement en groupes assez séparés pour avoir une demi-indépendance sinon d'initiative, du moins de mouvement (au Yalou comme à Tsoushima trois groupes, autant que possible homogènes, prennent part à la bataille).

Le fractionnement est utile à la mobilité : une longue ligne évolue lentement et lourdement. Être mobile, c'est dérouter le réglage du tir ennemi, et profiter plus aisément des occasions de prendre une position relative avantageuse. Ces positions relatives peuvent dépendre du vent, du soleil, de la mer ou des épisodes de la bataille, et mener alors à des concentrations partielles

contre une fraction des forces ennemies. A Tsoushima, on a maintenu le soleil dans les yeux de l'adversaire ; à Port-Arthur, on s'est peut-être groupé pour accabler le *Cesarewitch*. Être mobile, c'est garder aisément la distance de combat qu'on préfère ; on en a tiré parti à toute occasion. Enfin, en l'absence de hasards inopinés ou de manœuvres de l'ennemi, on recueille toujours un bénéfice certain de la mobilité en prévoyant, pour ces cas où l'ennemi se laisse faire, une concentration contre une de ses ailes comme au Yalou, un enveloppement tactique ultérieur comme là et à Tsoushima. Mais un adversaire manœuvrier, sous cette menace, évoluerait de façon à se maintenir en ligne perpendiculaire à l'axe de concentration des feux de l'attaque, *refuserait* l'aile menacée, au besoin en battant en arrière. Cette tactique mène à une sorte de combat circulaire, que l'assaillant peut seulement faire durer s'il est le plus rapide<sup>1</sup>.

On considère généralement comme nécessaire, en face d'ennemis moins inégaux que n'étaient les Russes pour les Japonais, une offensive plus brutale, ou du moins plus poussée, dans laquelle le souci de combattre à plus petite distance, pour obtenir des effets plus écrasants, mène à courir sur l'adversaire, soit au début, soit après la première passe. Nous n'avons jamais vu les Japonais recourir à cette forme de combat. Leur supériorité

<sup>1</sup> En tout cas, en faisant des mouvements symétriques de ceux de l'attaque, on peut toujours l'obliger, si elle persiste dans ses vues d'enveloppement, à se rapprocher à petite distance, ce que les Japonais tenaient beaucoup à éviter. Ils eussent pu être ainsi fort gênés.

considérable leur a permis d'obtenir les résultats avec moins de risque. En se rapprochant, on égalise d'avantage les chances entre les bons tireurs et les mauvais. Or l'infériorité des Russes à ce point de vue était notable, surtout à Tsoushima, et ne pouvait faire de doute. En se rapprochant, on entre dans la zone d'action des torpilles et de l'éperon, ce qui expose aux surprises et menaces l'hégémonie du canon, précieuse à ceux qui se sentent mieux armés en canons et plus habiles à s'en servir.

Pourtant l'erreur d'un pareil raisonnement parut au 10 août 1904, où, pour vouloir être trop prudents, on faillit laisser échapper l'escadre de Port-Arthur. Le succès de cette dernière, sa victoire même, ne tinrent peut-être qu'à la décision énergique d'un moment. A Tsoushima aussi, et plus encore, il fallait vaincre à tout prix, et les demi-mesures, le combat ménager mais indécis, pouvaient créer pour l'avenir les plus grands dangers. Pourquoi Togo parut-il tenir, là aussi, à éviter le passage à contre-bords? Un récit de M. Bertin nous indique un motif qui put attacher les Japonais à la méthode du combat de flanc et à grande distance. Leurs bateaux, construits d'après les principes de l'éminent ingénieur français, étaient munis d'un compartimentage en tranche cellulaire pour la protection de la stabilité. A la veille du Yalou, M. Bertin fut appelé à faire aux officiers de la marine mikadonale des conférences, fort ardemment suivies, sur les avantages de cette protection. Ces avantages sont à leur maximum dans le



combat de flanc, à une distance supérieure à trois mille mètres. La tactique du rapprochement et du croisement les annule ou les diminue de façon notable. Il est permis de voir là l'origine des dispositions prises en toute circonstance par Ito et par Togo en face d'adversaires dépourvus de tranche cellulaire, et qui par conséquent n'auraient rien eu à perdre au même rapprochement.

Pour réaliser les plans et tenter les effets dont nous venons de parler, on utilise, avec le fractionnement, la vitesse. L'emploi tactique de la vitesse suppose un avantage marqué sur ce point, trois ou quatre nœuds par exemple. Les Japonais le possédaient théoriquement. Ils ont donc profité à cet égard, comme à celui de la vie manœuvrière, d'une disproportion manifeste. Il y a là un motif de ne point étendre trop légèrement à deux flottes occidentales les conclusions justifiées par le conflit récent. Bien que l'usage fait par les Japonais de leurs divisions du corps de bataille semble le plus profitable de tous, le rendement n'en serait peut-être pas le même si les deux adversaires l'adoptaient également; tout au moins n'en faudrait-il pas attendre un succès si facile. C'est une tactique en partie nouvelle, qui demande à être étudiée dans ses détails et appliquée avec prudence.

Elle a pour but dernier, avec l'enveloppement, la concentration des feux sur l'ennemi et l'éparpillement des objectifs offerts à son tir. Dans cette situation particulière, les bâtiments de l'adversaire, surtout s'ils sont rapprochés, peuvent être en enfilade et se masquer :



c'est là ce qui établit entre les deux partis une différence dans l'utilisation de l'artillerie. Mais l'enveloppé se sert souvent mieux de tous ses canons des deux bords, et, s'il est encore en état d'attaquer, il est bien placé pour faire subir à l'une des moitiés du cercle ennemi les inconvénients du combat en retraite.

Ceux-ci ont été illustrés par la fin du *Rurik*. L'amiral Jessen avait eu le tort de laisser en queue de ligne le plus faible de ses bâtiments. Il faudrait, quand on est poursuivi, y placer un des plus forts, et pouvoir s'arranger pour le relayer de temps à autre. Mais malgré tout, il peut y avoir avarie dans le système de propulsion ou de direction, aux chaudières ou au gouvernail, ou simplement infériorité de vitesse. Alors le navire en question tombe dans la ligne des poursuivants, et il faut ou le laisser seul en proie à leurs coups, ou compromettre tous les autres pour essayer de le sauver.

## L'ÉCLAIRAGE

Au fractionnement et à la mobilité, on peut rattacher l'éclairage. Il arrive qu'il soit confié à de petites unités dispersées, sans valeur militaire. Mais nous en voyons aussi charger les divisions de croiseurs, cuirassés ou protégés, qui prendront part à la bataille. C'est qu'au voisinage d'un ennemi redoutable, si l'on ne possède pas, comme il le faudrait, un très grand nombre d'éclaireurs légers, capables de se suppléer, en cas de mau-

vaïse rencontre, pour porter les nouvelles, et si l'on veut pourtant des renseignements sûrs, on est tenté de les faire prendre par une force capable de résister à un coup de main (un ou plusieurs cuirassés pourraient aussi assurer ce rôle). Avant Tsoushima, chacun des deux adversaires forme un détachement de ce genre; celui des Russes, trop tardif et trop faible, sous les ordres de l'amiral Enquist.

Le rideau de blocus tendu devant Port-Arthur est, lui, constitué en principe par des divisions de contre-torpilleurs. A leur défaut, des divisions de torpilleurs. Ici ce n'est plus de l'éclairage proprement dit, il s'agit plutôt de maintenir le contact avec une force immobile. La menace du torpilleur et le besoin d'user d'une base abritée dans une rade voisine forcent à écarter habituellement du port bloqué, et surtout la nuit, l'escadre lourde. Il faut l'inertie des Espagnols à Santiago pour permettre le blocus direct. Le sous-marin obligera à reculer encore cette seconde ligne des bloqueurs, ce point ou cette trajectoire où le corps de bataille guette les forces navales qui tenteraient de s'échapper. Tout mouvement aperçu par les contre-torpilleurs est signalé au gros de l'armée par les croiseurs de soutien. Ceux-ci emploient à cet usage la télégraphie sans fil, ou font la navette. Les choses étant ainsi disposées, on voit que les bloqués ont assez d'air pour sortir et prendre le large (l'escadre russe en a donné plusieurs exemples). Il faut à la flotte de surveillance le temps de les rejoindre; seulement, comme elle est sûre du contact pris

au départ, si ses communications sont rapides et sa vitesse suffisante, elle a grande chance de couper la route aux évadés et de les obliger à combattre. Il apparaîtra par ce qui précède que des forceurs de blocus, pourvu qu'ils soient rapides et capables de refouler les contre-torpilleurs et de résister sans trop de dommage pendant quelque temps au feu des croiseurs de soutien, peuvent toujours nourrir l'espoir d'échapper. Leur succès dépendra des conditions géographiques d'abord. Si plusieurs routes leur sont ouvertes très divergentes, conduisant à des abris voisins, ils auront toutes chances de passer. D'autant plus de chances que leur vitesse sera plus grande, qu'ils seront mieux renseignés sur les mouvements de l'adversaire, qu'ils sortiront enfin par temps plus bouché, c'est à-dire en particulier de nuit (ni Cervera, ni Witheft n'ont osé s'assurer ce dernier avantage). Le blocus étroit et rigoureux semble devenu fort difficile, sauf conditions spéciales, en ce qui concerne la sortie.

N'empêche qu'une flotte supérieure reste maîtresse de s'opposer au départ en masse de toute expédition encombrante et pesante, de toute force de débarquement, de transports de troupes évacuant une place assiégée. Elle demeure à peu près autant que jadis à même de couper un port de son commerce, de son réapprovisionnement par mer, de ses renforts. Ce n'est plus un piège d'où l'on ne saurait sortir : c'est encore un endroit où il est presque impossible d'entrer. Car, — du moins en l'état actuel du sous-marin, — rien n'interdit

à la marine maîtresse de la mer d'exercer du côté du large une surveillance en force. Tout bâtiment signalé par cette ligne d'avant-poste doit suivre, pour atteindre le port, des routes, convergentes cette fois, que les bloqueurs ont toute facilité pour couper.

## LE TIR

Il reste donc en dernière analyse deux actions décisives, capables d'assurer la maîtrise de la haute mer et la liberté d'accès plus ou moins suffisante des points d'appui : l'action par le canon, l'action par la torpille. Pour le duel d'artillerie, nous avons indiqué quelles formations tactiques lui servaient d'auxiliaire. La conduite du tir met en œuvre les moyens de combat ainsi disposés sur le champ de bataille. Tirer juste, vite et suivant une discipline raisonnée, est l'essentiel de la supériorité navale. Quelques dispositions qu'eussent prises les adversaires, dans aucune des rencontres historiques que nous considérons, on ne peut supposer qu'un avantage marqué à cet égard eût été insuffisant pour assurer la victoire à l'un quelconque des partis. En réalité, elle est toujours restée du côté des bons tireurs. La supériorité des Japonais<sup>1</sup>, écrasante au Yalou

<sup>1</sup> Il ne faut d'ailleurs pas s'exagérer leur habileté : elle est surtout notable par comparaison avec celle de l'adversaire. *L'Orel*, après plusieurs heures de combat, avait reçu trente-trois coups, dont trois seulement de 305<sup>mm</sup>. Les Japonais ont fait une consommation énorme de projectiles. Contre le *Cesarewitch* il en aurait été tiré sept cents

et même à Tsoushima, semble encore sensible à Port-Arthur. Ils touchent de loin, dirigent leurs coups sur telle ou telle région du but, spécialement sur les blockhaus et passerelles où ils tuent les amiraux et les commandants.

La justesse de leur tir à grande distance, due principalement sans aucun doute à un entraînement méticuleux, paraît tenir en outre à l'emploi de bonnes lunettes de pointage, efficaces jusqu'à 7000 ou 8000 mètres. Un feu dangereux est ouvert sur le *Rossia* et le *Gromoboï*, à 11000 mètres, et maintenu entre 8000 et 9000. Par mauvais temps, à Tsoushima, c'est à 6000 mètres qu'on commence. Il faut, il est vrai, se demander si les grosses pièces n'ont pas attendu quelques minutes pour n'entrer en ligne que vers 4000 mètres avec des distances parfaitement repérées. Moins de gaspillage cette fois. Le feu cesse complètement quand la brume, la fumée ou l'éloignement en diminueraient l'efficacité.

Il est possible que les Japonais tirent parfois ensemble leurs deux gros canons jumelés. Cela complèterait ce que j'ai appelé plus haut la concentration des poids. Un officier du *Borodino* nous apprend, en effet, que sa tourelle fut désemparée par le choc *simultané* de deux projectiles de 305 millimètres.

Mais la méthode par excellence qui fait produire au canon tous ses effets destructeurs, c'est la concentration

de gros calibre, dont dix seulement l'ont atteint : soit un pourcentage de 1,4 %. (Mémoire de M. l'ingénieur Ferrand.) A Santiago, les Américains avaient relevé 3,4 %.

des feux. Nous avons vu les divisions nipponnes, profitant de leur initiative en face d'un dispositif immobile, coiffer une des extrémités de la ligne ennemie : au Yalou, l'aile droite chinoise ; à Tsoushima, la tête de colonne russe. Dans cette position, les bateaux concentrent tous à peu près complètement leur feu sur une seule et même unité ennemie, de façon à la mettre tout de suite hors de cause. Et, vis-à-vis des Russes, l'unité choisie est toujours d'abord le bateau amiral. Avec un moindre succès, ceux-ci obéissent au même principe. Tout leur effort, le 10 août, se tourne contre le *Mikasa*. Il s'en faut de peu que Togo ne soit tué au milieu de son état-major, et aussi qu'à juger d'après les pertes et avaries de son bateau amiral il ne renonce à continuer la lutte. Il allait faire, dit un spectateur, le signal de s'éloigner, quand le *Cesarewitch* sortit de la ligne et changea le sort de la journée.

### LA DIRECTION DU COMBAT

Il faut s'attendre, avec ce système, à de nombreux remplacements au cours du combat dans le commandement supérieur. Les officiers de navigation, chefs d'état-major, etc., qui se tiennent aux côtés de l'amiral sont tués ou blessés aisément du même coup que lui. Il semble que les états-majors se soient habituellement tenus hors du blockhaus, du côté opposé à l'ennemi ou sur l'avant. Il faut, le 10 août, insister auprès de Togo pour

le faire entrer dans son abri. Witheft n'y était pas, ce qui l'a peut-être sauvé du projectile qui se glissa par l'ouverture supérieure, mais ce qui l'a perdu quelque temps plus tard. On peut croire que c'est à l'intérieur du blockhaus que le commandement court le moins de risques, ou bien alors dans quelque autre abri éloigné. La question mérite un examen approfondi. Cela vaudrait la peine de pratiquer des postes d'observation multiples, par exemple dans les batteries à distance des pièces. Il y a telles circonstances, comme au 10 août, dans lesquelles la passerelle n'est pas pour l'amiral le poste indispensable, le seul d'où il puisse surveiller et diriger.

Une autre question non moins importante concerne le remplacement de l'amiral ou du commandant. Il n'est sans doute pas excessif de supposer que l'indisponibilité au moins partielle de Rodjestvensky, résultant de ses blessures successives, contribua au désordre de la flotte russe le soir de Tsoushima. D'après des récits de marins rapatriés par l'*Oural*, le commandement de Nebogatoff ne fut pas reconnu par la plupart des croiseurs, qui partirent de leur côté au signal de l'amiral Enquist. Un cas non moins significatif est celui du 10 août. Witheft mort, la direction passe à Outchomsky, dont le pavillon était sur le *Peresviet*. L'ordre primitif donné à l'escadre était de gagner Vladivostok. Witheft eût probablement persévéré dans la réalisation de ce plan, le seul qui pouvait encore, coûte que coûte, être profitable aux armes russes. Outchomsky s'empresse de



ramener les survivants à Port-Arthur. Que dit-il pour s'excuser? qu'une partie d'entre eux avaient l'air d'y retourner d'eux-mêmes. C'eût été le cas de les rallier et de rectifier leur infraction aux ordres généraux. Nous voyons là le changement de main produire tout d'abord l'anarchie. Elle est soulignée par la marche isolée du *Retvizan* et par l'initiative de Reitzenstein, qui, voyant la faute d'Outchomsky, échappe avec les croiseurs à son autorité pour suivre la conception première, celle du conseil de guerre de Port-Arthur, sanctionnée par Witheft.

C'est ici le lieu de se demander si, au cours d'une bataille, il n'y aurait pas avantage dans certains cas, par exemple lorsque le chef d'état-major survit, à tenir cachée la mort des amiraux. Ce serait dissimuler à l'ennemi un succès qui, à tort ou à raison, et souvent à raison, l'encourage puissamment; et ce serait éviter cette transmission du commandement à un sous-ordre qui n'a pas pu suivre l'évolution de pensée du chef disparu. Ce système engagerait à multiplier même, autour de l'amiral, son haut état-major, héritier présomptif de son sceptre dans l'action. Par ailleurs, puisque c'est une question de pavillon, ne serait-il pas sage, pour dérouter les concentrations de feu sur l'amiral, de changer par convention, dans les grandes circonstances, le signe apparent du commandement et de désigner un comparse à l'attention particulière des pointeurs ennemis?

Le meilleur remède qu'on ait trouvé aux inconvé-



nients que nous venons de constater est toutefois d'une autre nature. Il réside dans l'unité de doctrine tactique et stratégique générale, qui permet d'estimer du même point de vue et d'utiliser d'après les mêmes règles les incidents inopinés. Il comporte aussi l'étude préalable la plus complète possible des opérations à entreprendre, afin de limiter autant que faire se peut le champ de cet imprévu. Alors chaque opération repose sur une intention directrice générale et sur quelques idées précises subordonnées; tout le monde les connaît d'avance. La discipline ne permet pas de les trahir. C'est la pratique constante des Japonais. Au contraire nous voyons, s'il faut en croire l'équipage du *Monomach* (Novoié Vremia, août 1895), ce croiseur et plusieurs autres ne prendre qu'une part médiocre à la bataille *faute d'ordres précis*.

## TORPILLE ET ÉPERON

Les remarques précédentes s'appliquent aussi bien à la tactique des flottilles et unités détachées. Nous venons de considérer le combat d'artillerie en haute mer : nous retombons dans le domaine de la torpille et des torpilleurs. La première condition de succès pour une attaque est donc de bien connaître, par une étude préalable, la position de la force à attaquer, de bien savoir ce qu'on va faire. Elle se rencontre dans les cas de réussite : attaques au mouillage dans la guerre russo-turque, ou

à Caldera du Chili en 1891, à Wei-ha-Wei, à Port-Arthur, etc.; attaque, à Tsoushima, d'une escadre immobilisée en vue. Partout ailleurs, quand il faut en même temps rechercher l'ennemi et l'attaquer, les mécomptes sont nombreux, fût-il au mouillage. Ainsi, la nuit du 8 au 9 février 1904, une division de torpilleurs japonais, chargée d'opérer dans la baie de Dalny, ne sut pas découvrir les bâtiments qui s'y trouvaient.

En outre, il faut pouvoir procéder par surprise (Caldera, Port-Arthur) contre des gens qui ne se gardent pas ou ne croient pas qu'on veuille les torpiller, ou alors avoir affaire à des vaincus hors d'état de mettre en œuvre leurs moyens de défense. La tactique de l'adversaire consiste donc à bien ouvrir des yeux défiants, à éviter les nuits au mouillage sur les côtes dangereuses, ou bien à s'y entourer des barrages et filets Bullivant qui ont fait leurs preuves depuis Soulina en 1877, jusqu'à Port-Arthur (fin du *Sébastopol* en 1904). Joignons-y la ronde des destroyers. La seule apparition de trois d'entre eux mit en fuite la seconde moitié des torpilleurs japonais dirigés, le 8 février au soir, sur Port-Arthur. Les assaillants, exposés au danger d'être interceptés et poursuivis, ne se risqueront pas à parcourir sans soutien un long trajet; toute attaque tentée par eux loin de leurs propres côtes et de leurs abris devra s'appuyer sur une escadre. C'était le cas à Port-Arthur.

Il convient aussi de tenir compte du temps qu'il fait. L'état de la mer faillit à Tsoushima réduire à néant le

rôle de la flottille. A Wei-ha-Wei le froid, à Port-Arthur les lames, firent rater plusieurs lancements. La nécessité d'affronter la mer, jointe au besoin d'unités nombreuses pour jouer le rôle d'estafette et former les cordons de surveillance et de blocus, conduira probablement à augmenter le tonnage des torpilleurs et à les fondre avec les contre-torpilleurs en un modèle unique de trois cents à cinq cents tonnes.

Il ne suffit pas de voir l'ennemi, de l'approcher et de lancer sa torpille : il faut toucher. Les progrès récents de la Whitehead, notamment l'appareil Obry, en ont bien étendu jusqu'à 1 000 ou 2 000 mètres la portée théorique. En pratique, sa vitesse, à peine double de celle des bateaux, la rend inutilisable à ces distances. Les torpilles lancées à Tsoushima par les cuirassés japonais, entre 1 200 et 1 800 mètres, n'ont atteint personne. Or la lenteur relative de la torpille tient à son poids et au milieu où elle se meut et frappe, c'est-à-dire à son efficacité essentielle. Les Japonais paraissent avoir lancé souvent de trop loin : sans quoi, le 9 février, tous leurs coups eussent dû porter ; sans quoi le *Cesarewitch* ne leur eût pas échappé, le 10 août. On est aveuglé par les projecteurs ; et malgré le dévouement le plus absolu, on ne renonce pas bénévolement à se sauver du feu qui vous assaille. Dès qu'un torpilleur s'estime assez près pour réussir, il s'empresse de lancer. On ne changera pas là-dessus la nature humaine. Aussi faut-il, pour réussir, beaucoup de courage contre l'illusion qu'on est assez près.

Nous avons vu à Tsoushima confirmer la tactique des attaques en masse, se prononçant contre les bâtiments affaiblis à la fin de la bataille. De l'autre côté, à Port-Arthur, l'efficacité du torpilleur contre des bloqueurs s'est trouvée nulle. Cela tient-il à l'attitude toute passive des Russes ? Sans doute. Mais aussi à la ceinture rapprochée des destroyers, avec lesquels il eût fallu entrer en lutte, et à la faculté qu'avait Togo, grâce à la télégraphie sans fil, de tenir son escadre lourde à distance notable la nuit. A Tsoushima, les torpilleurs russes se tinrent, sans attaquer, à l'abri des cuirassés, et se contentèrent d'en recueillir les naufragés.

Un auxiliaire précieux pour l'attaque des torpilleurs, auxiliaire que les Japonais ont rencontré à Tsoushima, réside dans l'appui d'unités plus fortes. Celles-ci éclairent le but avec leurs projecteurs, condition très importante ; elles occupent en même temps l'artillerie ennemie et paralysent son personnel par leur tir.

Nous n'insisterons pas sur la tactique des mines sous-marines. Elle est encore à ses débuts. On n'est même pas sûr de les bien fixer de façon durable à la place choisie. Cependant, en mai 1904, les Russes remarquent l'habitude des Japonais, qui défilent et tournent sur la même ligne, devant le cap Liao-ti-Chan, pour effectuer le bombardement indirect de Port-Arthur. Ils placent aux points d'évolution des mines qui détruisent le *Hatsuse*, à dix milles en mer. Notons qu'en décembre, celles que les Japonais ont semées sur le chemin du *Sébastopol*,

mouillées par trop petit fond, deviennent visibles à marée basse et sont aisément détruites.

Le premier de ces exemples permet de se demander si une force poursuivie ne compromettrait pas ses poursuivants en lâchant derrière soi des torpilles flottantes, surtout la nuit (tactique essayée lors de la sortie du 10 août, mais avec des torpilles automobiles, par les torpilleurs japonais qui prirent la tête du mouvement. Cela aurait obligé les Russes, d'après leurs récits, à adopter la ligne de file).

L'emploi des mines rend obligatoire la prévision d'un matériel et d'un service sérieux de dragage et dans les escadres, et dans les ports et points d'appui.

Passons à l'éperon. A qui veut s'en servir de propos délibéré, il faut la supériorité d'artillerie et de protection pour pouvoir risquer l'approche, la supériorité de vitesse pour atteindre, la supériorité de giration pour frapper. Dans ces conditions, on s'en fierait plutôt au duel d'artillerie pour réduire l'ennemi. D'autant plus qu'on s'expose par le succès même à périr avec sa victime, et qu'enfin la moindre erreur de manœuvre, la moindre avarie de servo-moteur peut vous livrer instantanément à l'éperon de l'adversaire que vous menacez. Il est périlleux de s'exposer à perdre, par un procédé si aléatoire, le bénéfice d'une supériorité certaine.

Les exemples démonstratifs sont celui de Lissa, — où malgré l'intention délibérée d'un des combattants et les efforts des deux dans la mêlée, sur quinze bateaux s'y essayant en plusieurs passes, un seul coup réussit,

— et celui de Punta-Agamos, où le *Huascar* ne put non plus toucher le but.

Il est vrai que souvent on n'aura plus qu'à frapper une victime désarmée, ou que parfois l'éperon sera la dernière arme du désespoir. Admettons-en encore l'usage, bien limité par la torpille. Le combat par le choc entraîne fatalement les deux adversaires à tourner en cercle. Il n'est pas douteux qu'on ne saurait échapper que difficilement à la poursuite simultanée de deux éperons. Il faudrait un grand avantage de vitesse. Cela conduit à la conception d'une tactique d'attaque par couples conjugués qui pourrait se réclamer d'un principe de *concentration des éperons*.

### LES TYPES DE NAVIRES

Il convient d'élucider maintenant une question des plus controversées, celle des types de navires. Nous y avons touché déjà. Nous avons trouvé dans le spectacle des faits récents une confirmation nouvelle de l'efficacité attribuée à l'artillerie et à la protection. Nous en avons conclu que le grand navire cuirassé et puissamment armé justifie encore la primauté qu'on n'a cessé de lui attribuer. Plus récemment, nous avons rencontré des raisons sérieuses de renforcer le torpilleur jusqu'à le confondre avec le contre-torpilleur. En 1904-1905 comme en 1896, les contre-torpilleurs ont joué le rôle de torpilleurs, et on a eu besoin des torpilleurs

pour faire, quoique médiocrement, le service de contretorpilleur ou plutôt d'éclaireur. L'apparition du submersible qui accapare à son profit la tactique de l'invisibilité contribuera à accentuer cette dernière transformation.

La faillite au moins relative de l'éperon achève de condamner les monitors du genre béliet. Ils l'étaient déjà par la prédominance de la défensive sur l'offensive. Il n'y a de profits réels que dans l'offensive. A la veille de la guerre avec la Turquie, les Russes avaient concentré l'effort de leur architecture navale sur la construction de bâtiments singuliers, tout ronds, vraies tortues couvertes d'une carapace peut-être impénétrable, mais certainement gênante. Ces bateaux circulaires, appelés *popofkas*, ne se déplaçaient qu'avec une extrême lenteur. Ils ne rendirent aucun service.

Il n'en est pas moins vrai qu'une certaine protection est nécessaire. Entre le Chili et le Pérou, la lutte décisive s'est circonscrite rapidement au duel des unités cuirassées. Chaque parti en possédait deux. L'une d'elles ayant disparu, en dépit des prodiges accomplis par l'autre, la victoire fut fixée. Au Yalou, Ito se vit un instant compromis par sa division de queue, trop dépourvue de protection pour affronter ainsi le combat.

Ici intervient le principe de l'homogénéité. L'homogénéité joue un rôle éminent en stratégie, puisque les unités les plus rapides se trouvent généralement réduites à la vitesse stratégique, — et les mieux pourvues de



charbon au rayon d'action, — des moins bien douées parmi celles qui les accompagnent. Cela suffirait à imposer cette qualité primordiale. En tactique elle est aussi précieuse. Nous venons d'en relever une preuve, relative au Yalou. A Lissa, le grand souci de Tegetthoff fut son escadre en bois. Un adversaire plus habile que Persano lui en eût fait sentir l'inconvénient.

Cependant, va-t-on dire, Togo n'a pas eu à regretter l'emploi de ses croiseurs cuirassés simultanément avec ses cuirassés. Nous abordons là le point central de la discussion. La question de l'homogénéité est actuellement celle du croiseur cuirassé.

Nous pouvons écarter tout d'abord la preuve précédente. La guerre dernière ne saurait démontrer par son succès qu'il soit sans danger de faire figurer des croiseurs cuirassés dans la ligne de bataille au même titre que des cuirassés. Et cela par la raison que les forces russes, affligées elles-mêmes du même vice de composition, n'ont d'ailleurs fait qu'une résistance disproportionnée à l'attaque. Ce que la guerre nous apprend, c'est qu'un amiral ayant à sa disposition des unités de types divers se gardera de réserver les plus faibles pour le rôle exclusif pour lequel elles ont été conçues. Les croiseurs ont bien pu être faits en vue des opérations contre le commerce ou contre d'autres croiseurs; il est bien possible qu'on ne les ait pas destinés à entrer dans la ligne de bataille pour affronter les cuirassés ennemis : à l'heure décisive du combat, aucun amiral ne voudra néanmoins se priver de cet appoint

d'artillerie. Même supérieur, il ne se trouvera jamais assez fort. Et l'exemple nous le montre en effet.

Où mettra-t-il donc ses croiseurs? Trop loin pour l'utilisation effective de l'artillerie, sous prétexte que leur manque de protection les expose davantage. Non point, et c'est ce qu'a fort judicieusement fait remarquer M. le capitaine de frégate Daveluy; mais à la même distance que ses cuirassés, celle d'où l'on peut faire le plus de mal. Tant pis pour ceux que leur faiblesse compromet, il s'agit avant tout de réunir, pour le duel d'artillerie, tout ce qui peut y assurer la supériorité. Dès lors on conviendra que l'équivalent des croiseurs en cuirassés ferait mieux l'affaire.

Qu'est-ce qui caractérise le croiseur cuirassé? Il est blindé pour pouvoir se mesurer avec les bâtiments blindés ou contre une force supérieure non blindée. D'autre part, il représente une moindre puissance offensive que le cuirassé. Or cette double raison d'être a-t-elle reçu son application? A-t-on pris pour méthode de détacher isolément un croiseur cuirassé là où un cuirassé eût été superflu et un simple croiseur insuffisant? Nous n'en savons pas assez pour nous montrer tout à fait affirmatif; il semble toutefois que cette définition ne s'applique qu'en une seule occasion : la poursuite du *Novik* par le *Tsouchima* après la sortie du 10 août. Et c'est le croiseur simplement protégé qui eut raison du croiseur cuirassé. Il l'obligea à la retraite. Dans un autre cas, bien involontairement il est vrai, un croiseur cuirassé, le *Rurik*, se trouva en tête à tête avec

une division de croiseurs protégés. Il ne put que périr sans vengeance. Il n'était certes ni jeune, ni puissamment armé; mais eux ne se trouvaient pas beaucoup mieux partagés à ce double point de vue.

Les croiseurs cuirassés n'ont donc guère servi que groupés en divisions. Ils manquent à jouer le rôle d'une monnaie du cuirassé. Leur avantage sur une division cuirassée moins nombreuse et équivalente en artillerie porte uniquement alors sur la vitesse. L'importance de cet avantage tient au matériel existant. En construisant deux cuirassés au lieu de trois croiseurs cuirassés, on leur donnerait aisément une vitesse peu inférieure, avec autant de puissance offensive et sensiblement plus de protection. Le résultat peut sembler paradoxal : il s'explique parce que ce seraient individuellement de plus grands bateaux, qui perdent moins de poids, à proportion, pour soutenir le flotteur. C'est là le bénéfice technique des grands déplacements.

Les divisions de croiseurs cuirassés n'ont rien fait d'essentiel que des divisions de cuirassés n'eussent pu faire. Celle de Kamimoura n'a pas seulement réussi à forcer Jessen. A les remplacer par les divisions équivalentes de cuirassés dont nous venons de parler, on n'aurait donc pas perdu grand'chose. On aurait peut-être beaucoup gagné. On y eût gagné d'abord l'homogénéité. Si toutes les unités de ligne sont semblables, elles peuvent marcher du même pas. Consacrant un plus gros budget à l'ensemble des cuirassés, on peut augmenter cette vitesse générale qui est celle de l'ar-

mée entière. Renonçant par ailleurs à compter sur certains marcheurs exceptionnels, on est amené à l'augmenter en effet pour tous. On possède finalement une escadre lourde aussi forte et plus rapide dans son ensemble. Qui n'en voit le bénéfice ?

Car c'est par une singulière illusion qu'on cherche à satisfaire aux arguments qui militent en faveur de la vitesse en la mettant sur certaines unités seulement, en la confiant à des spécialistes. La lutte sanglante n'est pas une industrie, à rendement tout économique : la division du travail n'y a pas le dernier mot. Bien au contraire, on est conduit à accumuler tous les éléments de force à bord de la même unité, dans la même main, pour qu'ils rendent leurs plus grands effets. Tant que le sous-marin n'a pas fait ses preuves, c'est peut-être la torpille cachée dans les flancs du mastodonte qui est la plus assurée de pouvoir approcher le but, dirigée qu'elle est par la vue des hautes passerelles, éclairée par les projecteurs, abritée sous la cuirasse, aidée par l'artillerie. Songerait-on à dissocier, à répartir sur deux bateaux d'un côté la force offensive, de l'autre la protection ? Verrons-nous prôner le bateau à canon sans cuirasse et le bateau à cuirasse sans canon ? Et à quoi bon porter au bout du monde, à grande vitesse, une absence d'artillerie ?

Nous concluons : le bâtiment de ligne est un. L'amirauté anglaise paraît avoir été touchée par les mêmes arguments : en mettant en chantiers les *Lord Nelson*, elle a failli suspendre la construction de ses

croiseurs cuirassés. Reste à proportionner les divers facteurs tactiques du succès. Leur ordre d'importance relative n'est pas douteux : canon, cuirasse, vitesse, puis les moindres. Ce qui veut dire que chacun doit prétendre à une part décroissante, mais non qu'on en peut sacrifier aucun. La vitesse est, des trois premiers, le plus instable et le plus fragile. Mauvais charbon, accident ou incident de machines, économie nécessaire de combustible, avarie de cheminées, fatigue d'une longue traversée, tout l'atteint <sup>1</sup>. On ne saurait la protéger : impossible de blinder les cheminées.

On a coutume d'attribuer aux escadres les vitesses d'essais des bateaux qui les composent. Nous verrons qu'en stratégie de multiples raisons obligent le plus souvent à limiter les vitesses bien en deçà de ces chiffres officiels. En tactique il en est de même. Les derniers renseignements sur la guerre russo-japonaise montrent que les escadres nipponnes, cotées dix-huit et dix-neuf nœuds, n'en ont guère dépassé quinze sur le champ de bataille, et que leur supériorité de marche, théoriquement considérable, s'y est tenue aux environs de deux nœuds seulement. Il est compréhensible, aussi bien, que la nécessité urgente de l'ordre impose pendant le combat une allure modérée. On n'a pas tout

<sup>1</sup> Le *Novik*, de vingt-cinq nœuds, a été capturé par deux croiseurs japonais qui n'en avaient jamais donné que vingt; le *Sébastopol* et le *Poltava*, de dix-sept nœuds au plus, ont échappé au *Mikasa* et au *Fuji*, de dix-huit et dix-neuf nœuds. A Tsoushima on paraît s'être battu à treize nœuds d'un côté, à dix de l'autre.

son personnel disponible pour la chauffe intensive; on veut se réserver la facilité de pousser l'utilisation de la vapeur éventuellement pour compenser l'influence d'une avarie. Car le premier besoin d'une escadre en combat, c'est de naviguer en ordre stable et serré. Dans ces conditions, le moindre trouble dans la marche d'une unité jette un désordre infiniment périlleux dans la ligne. Or un trouble pareil résulte aisément d'un coup de l'ennemi, et il faut conserver une réserve de puissance motrice pour y parer. D'autre part, la chauffe à toute puissance exposerait par elle seule à des avaries spontanées. Enfin dans la ligne de file, formation la plus ordinaire, tout bateau retardé par une des causes précédentes ou soumis à une embardée fortuite peut tomber en quelques secondes sous l'étrave de son matelot d'arrière. Et il y tombera d'autant plus vite et plus dangereusement que la vitesse générale sera plus grande. Il faut se rappeler que quinze nœuds à l'heure correspondent déjà à 480 mètres par minute, et que la distance normale d'une ligne de file est habituellement de 400 et quelquefois de 300 mètres seulement, qu'elle a intérêt à être courte pour la cohésion de la ligne et la rapidité des évolutions et changements de front, qu'enfin les flottements inévitables, surtout dans le combat, la réduisent souvent d'une centaine de mètres. On ne voit guère, pour cette raison, un amiral évoluant sur le champ de bataille à plus de dix-huit nœuds. Qu'un bateau s'arrête, on ne peut pas demander à son matelot d'arrière de mettre moins d'une demi-minute

à réaliser la manœuvre nécessaire pour éviter d'aller buter sur lui<sup>1</sup>.

La vitesse est encore des trois facteurs du succès le moins indispensable. Si la vitesse a servi les Japonais au Yalou et à Tsoushima, nous ne devons pas oublier qu'ils possédaient la supériorité du feu. Que celle-ci eût été balancée, on eût été en droit de se demander si l'appoint d'artillerie obtenue au prix d'un sacrifice sur la vitesse ne valait pas ce sacrifice. Sauf au triste massacre de Santiago, les vainqueurs maritimes de l'époque moderne n'ont pas eu à forcer à la course les vaincus. Les poursuites nous apparaissent généralement facilitées par les avaries ou interdites par l'épuisement des munitions. La balance des vitesses d'essai s'y montre bien faussée. Ce n'est pas une moindre rapidité qui eût empêché Togo de couper la route à Rodjestvensky. Admettons toutefois que ce dernier eût pu s'échapper. Son ennemi l'eût retrouvé à Vladivostok; et la maîtrise de la mer, en dernier ressort, fût toujours restée au plus fort, fût-il un peu plus lent.

Cuirassé, contre-torpilleur, submersible, voilà les types qui ont prouvé leur utilité. Ajoutons-y les éclaireurs. Peu importe, sinon au point de vue budgétaire, leur grandeur et leur forme. Il leur faut un minimum

<sup>1</sup> Ajoutons qu'il est un cas, celui où les deux adversaires se dirigent en sens inverse, dans lequel la vitesse de déplacement réciproque, qui est alors la somme des deux vitesses, atteindrait aisément des valeurs gênantes. Des variations de distances correspondant à 40 milles à l'heure, soit plus de 1250 mètres par minute, ne permettent guère le réglage du tir.



d'armes et de tonnage, de la vitesse et de la vue. Les Japonais seuls ont été éclairés. Le piège de Tsoushima pouvait sans doute être évité à temps avec un bon service d'éclairage... dont les éléments même faisaient défaut. Non seulement les Russes ne se sont pas entourés de détachements et de grand'gardes, qui les eussent prévenus, le 7 février 1904 ou le 27 mai 1905 en particulier, de l'approche de l'ennemi; mais encore ils n'ont pas su le reconnaître, — cela s'applique aux attaques de torpilleurs, — quand il est arrivé sur eux. A Port-Arthur, à Tsoushima, c'est en imitant leurs signaux de reconnaissance que les Nippons les auraient torpillés; nouveau rappel à la grave question du contact et de la reconnaissance de nuit.

---

## VII

### LA STRATÉGIE

---

#### LES RENSEIGNEMENTS

Cette question de l'éclairage et du contact, qui englobe l'étude d'une tactique spéciale et influe sur les opérations tactiques générales, touche en même temps à une nécessité stratégique de premier ordre. Il n'est pas besoin de rappeler que le tourment de Nelson fut d'ignorer où se trouvait tantôt l'expédition d'Égypte, tantôt l'escadre de Villeneuve. Alors que le principe dominant de la stratégie est de se jeter sur l'ennemi pour l'anéantir, le premier besoin est évidemment de savoir où est cet ennemi, ce qu'il fait, où il se dirige. L'espionnage a donné aux Japonais des indications précieuses. On a même prétendu qu'ils avaient connu quelques jours d'avance, de la sorte, l'intention annoncée par Rodjestvensky de passer par le détroit de

Corée. Sur les points choisis pour leur débarquement, ils ont su de même se faire renseigner. A Port-Arthur, pendant le siège, des Chinois, par des signaux convenus, rectifient leur tir. Les nationaux résidant à l'étranger recueillent les bruits et les transmettent. Le consul japonais de Singapour accompagne en chaloupe l'escadre russe lors de son passage par le détroit, afin de mieux relever les noms et particularités des navires.

D'autre part, les journaux jettent au public des deux mondes certains détails qu'on n'a pu s'empêcher de laisser paraître. Les deux dernières guerres mettaient aux prises des peuples dont la presse est développée. Le départ de l'escadre Cervera et de l'escadre Rodjestvensky était annoncé longtemps à l'avance par cette voie, le caractère de leur chef mis en lumière, leur composition exposée.

La remarque à faire ici concerne le mutisme des journaux japonais. Grâce aux difficultés et à la nature spéciale de leur langue, grâce à leur position insulaire, qui rend la surveillance plus aisée, grâce surtout à un sentiment patriotique universel aidé par une discipline rigoureuse, les Japonais ont réussi à clore complètement, sur les sujets qui pouvaient intéresser l'ennemi, cette source de diffusion des nouvelles. Il suffit de penser aux résultats possibles de la moindre indiscretion sur la position de Togo avant Tsoushima pour concevoir l'importance du secret. Il y a là un exemple à suivre, sur lequel on ne saurait trop appeler l'attention.

Les journaux ne contiennent bien souvent eux-mêmes que des documents de seconde main. Les nouvelles sont recueillies et propagées par les agences télégraphiques, lesquelles sont des organes plus ou moins internationaux. Dépêches, câblogrammes, lettres de correspondants transmettent les récits parfois les plus fantastiques, mais parfois aussi les plus circonstanciés et les plus révélateurs. Une dépêche signale le passage de Cervera à Curaçao où il se ravitaille, de même pour Rodjestvensky à Singapour, puis aux îles Saddle, etc. La télégraphie sans fil vient permettre aux amateurs et marchands d'informations d'épier sur place, en pleine mer, de suivre sans rompre communication les mouvements des navires. Au début de la guerre russo-japonaise, le *Times* équipe un bâtiment à cet usage. Les états-majors belligérants s'en plaignent naturellement, prononcent des interdictions. Mais la mer est à tout le monde, et désormais on saura beaucoup de par la curiosité des neutres.

Elle s'est exercée de tout temps au moyen des bateaux de commerce en cours de voyage. Différents paquebots ou cargos ont aperçu ici les croiseurs russes de Vladivostok, là les éclaireurs nippons qui attendent Rodjestvensky ou l'escadre de ce dernier. Sur des routes fréquentées comme le canal de Formose, la mer Rouge, l'Atlantique Nord, il est bien difficile et il le sera désormais de plus en plus de passer sans faire de rencontre presque chaque jour.

L'éclairage à grande distance par bateaux de guerre

n'en est pas moins nécessaire. Facilité par la télégraphie sans fil, la multiplicité des câbles et ports d'où l'on peut télégraphier, il n'apparaît cependant comme possible que si la disposition géographique et les nécessités de sa stratégie limitent les régions sur lesquelles il faut chercher l'ennemi. Lorsque Rodjestvensky est encore à Madagascar, on signale des croiseurs japonais aux débouchés des îles de la Sonde. Plus tard, diverses informations feraient croire à un rideau déployé en éventail depuis Amoy jusqu'auprès de Bornéo, en s'appuyant sur Formose. L'avenir est peut-être destiné, en offrant plus souvent que jadis des occasions de conflits entre puissances éloignées, à développer ce qui n'est encore là que le rudiment d'une méthode. Ce serait celle des communications d'avis à grande distance. Elle nécessiterait un grand nombre d'unités légères, et éliminerait de la stratégie navale la plus grande part des hasards et des incertitudes qui la caractérisent encore.

## LA CONCENTRATION

Quand on est renseigné sur la situation et les mouvements de l'ennemi, l'on n'a plus qu'à agir. Le premier point est de réunir ses propres forces, ou du moins de les disposer. On aborde le problème de la concentration. La guerre russo-japonaise vient d'illustrer d'exemples éclatants la théorie de la concentra-

tion. Les Russes, possesseurs d'une flotte notablement supérieure en tonnage et en bouches à feu, se sont arrangés de façon à se présenter partout en état d'infériorité numérique. Ils ont réédité à leur préjudice, par l'effet de leurs lenteurs, l'histoire des Horace et des Curiace. Que les voit-on faire, en effet ? D'abord, ils ne se décident que peu à peu, et comme à regret, à envoyer en Extrême-Orient leurs unités prêtes. C'est que, tout en rendant la guerre inévitable, ils ne la veulent pas. Au dernier moment, ils ont une division en route, qui s'achemine lentement. Elle se laisse dépasser par les deux croiseurs *Nisshin* et *Kasuga*, achetés en Italie par le Japon ; puis, surprise par le coup de foudre des premiers événements, elle désespère d'atteindre un des ports menacés et rentre en Europe. Elle aurait été mieux inspirée, la suite l'a prouvé, de poursuivre son voyage. En choisissant un des moments où Togo se trouvait manifestement retenu devant Port-Arthur, elle fût arrivée à Vladivostok sans combat désavantageux. Sa jonction avec la division Jessen eût rappelé une part importante de la flotte nipponne, et rendu confiance et liberté à l'escadre bloquée dans Port-Arthur.

Une autre faute de concentration consista à maintenir le *Varyag* presque isolé à Chemulpo. Le *Korietz* y suffisait. On en a voulu voir une dernière dans le fait de laisser à Vladivostok une division. Mais la concentration initiale n'est pas toujours un devoir. Il était naturel de diviser l'attention de l'ennemi et de contri-

buer à la vie défensive des deux ports. Ce qu'il faut blâmer au contraire, c'est peut-être le souci d'accumuler à Port-Arthur, plus menacé, moins bien défendu, moins bien outillé que Vladivostok, la plus grande partie des forces navales. Jessen avec sa division à Port-Arthur, Stark à Vladivostock avec son escadre, eussent mieux fait l'affaire.

Qui sait même si une autre façon de prendre les choses n'était pas la plus prudente ? Si, à la première tension menaçante, la flotte russe s'était concentrée tout entière en Europe, elle eût été à même de partir ensemble, au prix, il est vrai, de difficultés matérielles et diplomatiques qui pouvaient faire hésiter, mais qui n'étaient point insurmontables, Rodjestvensky l'a prouvé.

Plus tard enfin, quand ce dernier se mit en route, on put se demander, Port-Arthur étant sacrifié d'avance, s'il n'eût pas été plus habile en attendant encore, afin de s'augmenter des navires en achèvement, dont un cuirassé neuf de premier rang. On lui a même donné, au lendemain de Tsoushima, le conseil rétrospectif de musarder dans les îles de la Sonde jusqu'à la fin de l'été, pour revenir en arrière accueillir les derniers retardataires.

Ce fut au moins la politique employée à l'égard de Nebogatof. Il eût mieux valu l'accentuer davantage, et faire la concentration moins en avant. Les deux escadres russes, entrées successivement dans la région où elles pouvaient se voir attaquées et qui commençait à Sin-



gapour, s'exposaient à être détruites l'une après l'autre. Elles s'unissaient en outre trop tard pour bénéficier longtemps d'un entraînement commun.

Mais Togo s'en tenait à une pratique apparentée, elle aussi, à la concentration : il demeurerait près de ses bases, soulignant et accentuant la différence de disposition qui faisait sa solidité et la fragilité de l'adversaire. On peut se demander si, à ce moment, Rodjestvsky n'eût pas dû opérer une dislocation, attirer dans le sud, sur Nebogatof tâtant par feinte le détroit de Corée, l'escadre entière de Togo, pendant que lui-même, avec son corps principal, eût forcé le détroit de Tsougarou. La concentration n'est pas une panacée. Les conditions géographiques, le besoin de passer sans combat, la faiblesse réelle d'un appoint formé de vieux bateaux, autorisaient certes la séparation.

Rappelons à propos des concentrations que les Allemands en 1870 cherchèrent, dans une intention uniquement défensive, à rassembler tous leurs bateaux dans la mer du Nord. Quant à nous, nous vîmes, en juillet, l'amiral Fourichon retenu à Oran par le ministère de la guerre avec l'escadre de la Méditerranée, par crainte de tentatives contre les transports rapatriant les troupes d'Algérie. Cela marque une condition qui peut être imposée à notre flotte au début d'une guerre continentale.

Le fait décisif de la guerre du Pacifique est l'agression du *Huascar* et de l'*Independencia* contre les deux petits bateaux chiliens laissés sans défense devant

Iquique. Si l'un des commandants péruviens n'eût perdu son navire sur les récifs, l'opération eût été pour son parti un succès dû à une faute de concentration de l'adversaire. Nous verrons que la nouvelle du départ de Cervera en fit commettre une aussi grave aux Américains.

### LES POINTS D'APPUI

L'erreur initiale des Russes semble résulter de cette opinion erronée, bien que courante, qu'une flotte sert à défendre un territoire. La leur paraît distribuée et immobilisée pour la garde des points d'appui. En réalité, ce sont les points d'appui qui sont faits pour la flotte, et celle-ci, destinée à la lutte en haute mer, en doit recevoir des services, non les leur rendre. On s'y est trompé. De là sans doute l'insuffisante préparation des ports russes à leur vrai rôle.

L'histoire de Port-Arthur nous enseigne qu'il est dangereux d'accumuler des bateaux dans une base incapable de les réparer. La durée des réparations aurait paralysé l'offensive russe, en admettant qu'elle eût dû se produire. L'histoire de Santiago de Cuba nous apprend de même qu'un point d'appui incapable de réapprovisionner une escadre n'est pour elle qu'un piège où elle se laisse attirer pour y trouver un abri et dont elle ne peut sortir.

Ces abris exercent sur les amiraux timorés une

redoutable fascination. Plus d'une fois les Russes auraient pu se lancer au large et risquer le combat : ils restaient collés à Port-Arthur. Les bombardements japonais, les attaques de torpilleurs et les tentatives d'embouteillage, si peu efficaces matériellement, eurent pour effet de renforcer cet instinct, avec le besoin de s'abriter et l'idée de défendre le port.

Un point d'appui est un point d'où l'on sort, d'où l'on prend son élan ; c'est un tremplin pour bondir à la conquête de la mer. Sinon, ce n'est qu'un embarras, qu'un souci, qu'un lien qui finit par devenir une chaîne. A vouloir le couvrir ou s'y cacher, on se compromet également.

Il faut tout de même que pendant ce moment d'attente où l'on s'y refait, il soit inviolable. Il faut surtout qu'à l'heure de repartir, il ouvre une porte assez large pour échapper sans risque. Malgré les échecs de l'embouteillage, il convient de s'en prémunir par l'élargissement et la multiplication des passes. Contre le blocus, on doit souhaiter aussi un groupement de points d'appui accessoires ou principaux, mais voisins. Une base navale véritable est en effet une ligne ; ligne défendue où une escadre peut, sous la protection de la terre, sauter d'échelon en échelon, en dépit de l'ennemi. Il les faut donc assez rapprochés. Mais la ligne doit être assez longue pour donner une valeur suffisante aux dispersions de forces qui en utilisent les deux extrémités. Si la force ennemie est obligée de se scinder pour les surveiller à la fois, on peut tenter un jeu straté-

gique qui trompe sa surveillance pour accabler une de ses ailes. Ou bien elle reste concentrée, mais incapable d'empêcher une évasion.

Les Russes avaient bien trois bases. Deux d'entre elles, coupées par l'ennemi et trop séparées, ne pouvaient communiquer. La troisième, Dalny, trop faible, ne leur a guère servi qu'à étendre un peu leur surveillance sur les mouvements japonais.

Les Japonais, admirablement pourvus de bases navales sur leur territoire, en ont utilisé d'autres improvisées sur les côtes neutres ou ennemies. Cela rentre dans la catégorie des bases volantes. A Masampo, à Chinampo, aux îles Elliott, ils accumulaient les bateaux de convoi, chalands et installations rapides à terre. Une base auxiliaire sera souvent nécessaire, quand on n'aura pas de point d'appui déjà installé à proximité, pour tenir un blocus prolongé. Car on éprouvera le besoin, à la suite de combats devant la place, de faire de temps à autre des réparations urgentes. Les îles Elliott ont joué ce rôle vis-à-vis de Port-Arthur. Elles ont permis à l'escadre lourde de s'abriter, de se reposer et de s'entretenir en bon état.

On n'aura pas toujours la facilité de prendre possession, en territoire étranger, d'un port ou d'une bonne rade pour cet usage. On envisage parfois la mise en œuvre de ce qu'on appelle une base flottante, qui rendrait à peu près les mêmes services. Ce serait un convoi pouvant comprendre des docks flottants, matières premières pour réparations, canons de rechange,

charbonniers, chalands, approvisionnements de munitions et de vivres, navires-hôpitaux et navires-ateliers, etc. La seule énumération montre, qu'aussi complète une telle masse ne saurait se hasarder en mer sans être assurée de rester à l'abri d'une attaque. Son emploi ne convient qu'à ceux qui sont maîtres de la mer ou laissés libres dans la région à traverser.

La vitesse d'une telle base flottante complète ne saurait lui permettre d'accompagner normalement une escadre. Tout ce qu'elle peut tenter, c'est d'aller s'installer dans des rades ouvertes, en se déplaçant selon les circonstances. Cela serait déjà d'une grande utilité. Le long d'une côte défendue comme aurait pu être celle de la péninsule de Liao-toung, les entours de Vladivostok ou l'embouchure de l'Amour, une base flottante de ce genre eût pu donner au point d'appui voisin un étalement précieux; suivant Rodjestvensky sur les côtes de l'Indo-Chine, elle eût remonté son point de départ véritable jusqu'au seuil des mers dangereuses.

La chose est un peu nouvelle : on pouvait hésiter devant une si grosse innovation. D'ailleurs, ne suffisait-il pas de moins encore? Une flotte obligée d'accomplir sans escales nationales un périple pareil a besoin de se faire suivre de charbonniers et d'un certain nombre de transports auxiliaires, capables de soutenir sa vitesse économique de huit à dix nœuds. Pourrait-on faire figurer parmi eux des bâtiments installés spécialement pour rendre aux navires de guerre les services les plus indispensables? C'est la question que posent les récents

événements. L'essentiel est, somme toute, de pouvoir en mer, par temps maniable, faire passer charbon, vivres et munitions, ou en rade, gratter sommairement les carènes, et, au moyen de soufflages plus ou moins préparés, poser des pièces provisoires sur les coques, aux endroits éventrés. A notre époque où la dissémination des puissances sur les deux mondes agrandit le champ des guerres navales, toutes les marines feront bien d'étudier ce problème. Personne n'eût empêché Rodjestvensky de s'installer ainsi quelques jours en un point de la côte de Corée ou de Mandchourie. Notons, à titre documentaire, que les diverses fractions de son escadre furent accompagnées par deux hôpitaux, deux ateliers, deux citernes et quinze transports pour le charbon, les vivres, les munitions, etc. On renvoya à Saïgon cinquante-huit vapeurs charbonniers, et l'on ne dut pas faire expédier moins de trois cent mille tonnes de combustible.

\*  
\* \*

L'importance et le rôle du point d'appui fixent ceux du blocus, qui en détermine la paralysie. Plus devient foudroyante l'action décisive en haute mer qui donne l'empire momentané des routes maritimes, plus la durée des guerres est envahie par les blocus. L'adversaire le plus fort bloquera l'autre s'il le peut, tout le temps qui précédera et tout le temps qui suivra la bataille. C'est la seule manière de faire de ses forces navales l'emploi

qui leur convient avant tout autre, de les opposer toujours aux forces navales ennemies. L'égalité, surtout au début des opérations, combinée avec l'urgence d'expéditions particulières, peut seulement retarder ou couper cette période des blocus. Nous voyons les Japonais, après le blocus de Port-Arthur, songer à celui de Vladivostok. En 1895, ils ont bloqué Wei-ha-Wei; les Américains Santiago en 1898, nous les côtes allemandes en 1870, etc.

Les blocus actuels, avons-nous dit, laissent plus facilement que jadis passer des unités rapides. Fussent-ils même moins stricts, la grande probabilité de rencontrer une flotte supérieure limiterait toujours le pouvoir effectif des évadés. La certitude de l'infériorité navale amènera souvent le plus faible à ne pas tenter l'usage de sa marine. C'est là une sorte de blocus moral. Dans des mers limitées, si les combinaisons stratégiques possibles sont médiocres et rares, cette considération pourra peser d'un grand poids. On peut rapprocher de l'effet en question l'inaction de la marine allemande en 1870. L'*Augusta*, seule sortie, captura trois bateaux de commerce et fut s'enfermer à Vigo.

Nous venons de signaler un moyen, le blocus, de paralyser l'essor des flottes vers la haute mer. Les bombardements en sont un autre. Ils poussent gouvernements et amiraux vers l'erreur commune, qui conduit à subordonner les mouvements des escadres à un rôle défensif, plus dangereux qu'utile. En 1898, la simple menace d'insultes contre les côtes suffit à faire diviser



la flotte américaine en deux tronçons; cela faillit la faire morceler en petits paquets. Les bombardements de Port-Arthur contribuèrent à y fixer les bateaux russes.

Or immobiliser une armée navale, c'est la tuer à moitié. Sa valeur stratégique et psychologique réside presque toute dans son activité. Elle représente une menace parce qu'elle représente un imprévu. C'est cette part redoutable de hasards et de possibilités obscures qui fait l'importance de ce qu'on appelle la « flotte en vie ». Tant qu'il reste une force navale qui n'est ni détruite, ni enfermée sous bonne garde, l'ennemi oriente toutes ses opérations d'après cette arrière-pensée. Fût-elle minime, cette fraction indépendante pèse d'un poids énorme sur la conduite de la guerre. C'est la liberté relative des Russes devant Port-Arthur qui empêche leurs adversaires de débarquer à Inkéou. La présence lointaine et la venue problématique d'une escadre de renfort interdit à Togo de se risquer trop près des Russes le 10 août. Les deux cuirassés chinois échappés du Yalou obligent à prendre ou tout au moins à bloquer Wei-ha-Wei. Il eût bien mieux valu les emprisonner plus tôt à Port-Arthur. Aussitôt Cervera parti des Canaries, un affolement s'empare des populations américaines et leur fait réclamer, chacune pour sa défensive directe, une fraction des forces navales. S'il avait su rester mobile et insaisissable, au lieu de se laisser enfermer à Santiago, jamais on n'eût osé lancer en mer les troupes de débarquement du général Shafter. Et il

eût peut-être obtenu le même résultat rien qu'en restant aux Canaries, toujours menaçant. C'est la stratégie qu'on pouvait aussi bien recommander à Rodjestvensky, malgré toute la difficulté d'assurer son ravitaillement indéfini. Qu'il laissât passer l'été sans tenter le passage de vive force ; que, tournant dans un grand rayon autour du but, il se promenât savamment des îles de la Sonde en Cochinchine, en Chine, sur la côte de Formose, où il pouvait feindre une attaque de la terre ; qu'il disparût alors dans les profondeurs du Pacifique : et les Japonais anxieux eussent perdu dans l'attente la campagne de l'été 1905 sans oser ni s'enfoncer au nord vers Kharbine, ni investir Vladivostok. C'était le cas de spéculer à la fois sur le pouvoir de la « flotte en vie » et sur la prudence japonaise. Malheureusement, Rodjestvensky et Cervera, dans une certaine mesure aussi, obéissaient à un vertige redoutable : la fascination des points d'abri, qui attire et enchaîne les flottes. La hantise du refuge, de Vladivostok, fit brusquer dangereusement la tentative des Russes, les fit combattre en ordre de marche, et contraindre peut-être tout le temps du combat leur attitude tactique pour conserver la progression vers leur objectif. C'était fuir et combattre à la fois.

Ils avaient donc bien hâte de perdre le bénéfice de leur liberté ! Mieux inspiré, l'amiral péruvien, l'illustre Grau, ne cessa d'échapper aux prises des Chiliens. Inférieur en force, malgré l'aide de la corvette *Union*, il s'opposait par sa seule existence active à tout progrès solide

de la campagne sur terre. Les Chiliens durent lever le blocus d'Iquique, et attendre pour poursuivre leurs triomphes d'avoir enfin saisi le *Huascar*.

## LA VITESSE

Le mouvement, utile au plus fort pour se rassembler, joindre son ennemi, conquérir la mer, est indispensable au plus faible pour balancer la puissance adverse par des concentrations et jouer de la « flotte en vie ». Il repose sur le rayon d'action et la vitesse. Ces deux éléments s'enchaînent, on le sait, dans une mutuelle dépendance. Commençons par la vitesse. Si on la considère en elle-même, indépendamment de ses répercussions, son intérêt stratégique n'est pas douteux. Il n'est guère corroboré dans les faits récents que par l'avance prise sur la division Wirenius par le *Nisshin* et le *Kasuga* en février 1904. Joignons-y pourtant la poursuite du *Novik* (argument à deux tranchants, puisqu'il était théoriquement le plus rapide et fut rattrapé). Notons par contre que l'emploi des grandes vitesses, diminuant le rayon d'action correspondant, puisqu'il fait brûler plus de charbon pour le même parcours, oblige à de plus courtes randonnées et à de plus fréquents ravitaillements.

Mais le sujet à méditer n'est point tant l'emploi de ces vitesses extrêmes que leur prévision. Un bateau de ligne doit-il être fait pour pouvoir aller très vite? Là

commence l'incertitude. Laissons de côté le point de vue tactique, d'où nous avons conclu déjà dans un autre chapitre que les pertes en puissance offensive surpassent au total l'influence du gain en facultés de mouvement. En ce qui concerne la seule stratégie, un bateau fait pour plus de vitesse consomme davantage à l'allure économique ; d'autre part, les poids de charbon emportés sont réduits, concurremment au poids d'artillerie, à moins de ne vouloir que des sortes de paquebots. Il y a donc, en général, perte de rayon d'action. Dans les grandes traversées (Rodjestvensky, Cervera), on est désavantagé. La faculté vitesse, si elle fait gagner du temps dans l'exécution, conduit à un moindre nombre de combinaisons stratégiques.

N'empêche qu'une campagne comme celle du *Huascar* ne se comprend guère sans une vitesse sensiblement équivalente à celle de l'ennemi. Il faut donc une mesure dans la restriction, apportée par les plans, aux vitesses des unités qu'on veut opposer à un ennemi donné. Cette mesure ressort de la comparaison avec cet ennemi : car on doit éviter autant que possible de laisser à son corps de bataille cette supériorité de trois à quatre nœuds, nécessaire pour pouvoir compter sur une avance assurée. Hors de là, nous croyons utile de retrancher à la vitesse, pour la reporter sur la force et le rayon d'action, la proportion maxima du déplacement.

Une semblable conclusion, étayée sur des preuves historiques négatives, sur l'absence de triomphes dus à

la vitesse, pourra sembler légère. On nous objectera qu'une vitesse supérieure est surtout avantageuse au plus faible, et que dans la dernière guerre le plus faible était aussi le plus lent. Il n'a donc pu avoir recours à cette sauvegarde. Mais d'abord c'est ce qui arrivera presque toujours. Les marines moins bien pourvues de crédits, réduites à de plus petits déplacements ou alourdis d'unités vieilles, seront inférieures à la fois en force et en vitesse. Si Makaroff, ajoutera-t-on, avait été sûr, une fois hors de Port-Arthur, de n'être plus rattrapé avant Vladivostok, il eût pu effectuer ce changement de base, certes profitable pour les Russes. Nous répondrons premièrement que les conditions géographiques rendaient, pour cette évasion, insuffisante une supériorité de quelques nœuds. Les Japonais coupaient la route et détenaient les lignes intérieures. Toujours, en outre, les mers resserrées, les côtes mieux connues par l'un que par l'autre, les menaces de torpilleurs, obligeant à la fois à des détours et à des routes certaines pour partie, compromettent la fuite. Nulle condition géographique ne nuit à la force; les précédentes au contraire et peut-être aussi d'autres annulent le bénéfice de la vitesse. Deuxièmement, répondrons-nous encore, on n'est jamais sûr de n'être pas rattrapé, surtout pour toutes les unités d'une force navale. La moindre avarie jette en pâture à l'ennemi quelque retardataire, et il eût fallu combattre, en passant, tantôt les flottilles de torpilleurs, tantôt la division Kamimoura : d'où chances d'avaries pour quelques-uns. Enfin, nous évoquerons

un troisième argument que voici. Pour que l'escadre Makaroff, douée de la puissance offensive vraiment redoutable qu'elle présentait, fût par-dessus le marché en possession d'un avantage de vitesse qu'elle n'avait pas, il eût fallu d'abord qu'elle fût homogène, ensuite qu'elle correspondît à un autre programme de constructions navales, plus coûteux. Et alors, avec le même supplément de dépense, on lui eût assuré bien mieux qu'une évasion : la force de s'ouvrir un passage, de refouler et peut-être d'anéantir la flotte de Togo. Une évasion était un succès sans lendemain. Certes, les navires eussent été plus en sûreté, bloqués dans Vladivostok que dans Port-Arthur. Et hors de là, où pouvaient-ils aller ? Rentrer peut-être en Europe. Mais rien de tout cela n'était le rôle qu'on leur avait assigné. Il était autrement facile, si on l'avait voulu, avant les hostilités, de faire sans danger cette concentration à Vladivostok ou à Cronstadt. On avait donné à la flotte au contraire une mission défensive ; on entendait lui faire couvrir Port-Arthur : ce n'est pas la vraie fonction d'une flotte ; mais, si c'est la fonction qu'on lui impose, tout au moins pour la remplir, la vitesse ne vaut-elle pas la force.

Et je n'ai pas encore tout dit contre la vitesse, tant que je n'ai pas rappelé une fois de plus son insécurité. On se souvient des cheminées percées du *Cesarewitch*, réduit à six nœuds. La vitesse est d'autant plus difficile à protéger par un cuirassement, offre aussi d'autant plus de prise aux coups qu'elle est prévue plus consi-

dérable. En effet, la surface des cheminées s'en trouve augmentée d'autant. Les avaries internes, spontanées, de machine ou de chaudières viennent concourir au même risque. Un mauvais charbon, une mer trop dure font perdre l'appoint de vitesse sur lequel on croyait pouvoir compter. Enfin, si l'emploi des grandes allures réduit le rayon d'action, inversement le besoin de parcourir, sans se ravitailler, de grandes distances oblige à s'en tenir à des vitesses économiques. Le 10 août, l'escadre Witheft, se réservant pour pouvoir atteindre Vladivostok, ne dépassa pas treize nœuds, même lorsqu'elle put nourrir un instant l'espoir d'échapper au combat jusqu'à la nuit.

## LE RAYON D'ACTION

En instruisant, ci-dessus, le procès de la vitesse, nous avons fait l'éloge du rayon d'action. Les guerres s'étendent de plus en plus au monde entier : les grands rayons d'action sont donc une nécessité de premier ordre, qui crève les yeux. On y serait conduit quand bien même ils devraient par ailleurs diminuer la valeur stratégique propre des flottes, c'est-à-dire leur richesse en combinaisons réalisables. C'est tout l'opposé, puisqu'ils l'augmentent. Voyons rapidement les exemples, et tout d'abord le plus saillant. Le motif le plus plausible auquel on ait attribué la détermination de Rodjestvensky, donnant dans le guépier de Tsoushima, se



trouverait dans une impossibilité de faire le tour du Japon et de combattre ensuite avec ce qu'il avait pu prendre de charbon aux îles Saddle<sup>1</sup>. Se ravitailler une autre fois plus haut était difficile. Qui sait, aussi bien, si l'amirauté russe avait préparé, dans ces régions déjà dangereuses, un autre convoi charbonnier?

Le procès du commodore Schley, après la guerre hispano-américaine, montre ce chef de division entravé par une crainte constante de manquer de charbon. Cela faillit lui faire abandonner, cinq jours avant l'arrivée de Simpson, la surveillance de Cervera enfermé dans Santiago. C'est en effet le 26 mai qu'il se trouve devant la rade, et son premier mouvement est de s'en retourner à Key-West chercher du combustible. Il part, hésite et ne renonce que le 28. Le 1<sup>er</sup> juin seulement apparaissait Simpson. (Le même procès met en évidence la différence entre le rayon d'action officiel, et le rayon pratique, notablement inférieur.) Si Cervera avait obtenu de demeurer à son poste d'observation des Canaries ou dans les alentours, jamais les Américains n'auraient eu les moyens d'aller lui offrir le combat aussi loin de leur base.

L'approvisionnement de charbon sera presque toujours désormais le grand souci des chefs d'escadre; ils

<sup>1</sup> La crainte de manquer de charbon en avait fait prendre en surcharge, même pour cette courte traversée des Saddle à Vladivostok par le détroit de Corée. On en avait entassé sur le pont des cuirassés. Ce fut une cause directe de leur perte en enfonçant leur cuirasse au-dessous de la flottaison, en diminuant leur stabilité après avaries, et surtout en causant des incendies inextinguibles.

attacheront par suite une bien autre importance à la valeur de leurs navires sur ce point qu'à leur rapidité. En résumé, la vitesse, qualité continue, qu'on tient dans la main et règle à volonté, qu'on peut graduer d'après la distance à couvrir, sera forcément traitée en humble servante<sup>1</sup>. Quelles que soient les limites superbes qu'elle peut théoriquement atteindre, on ne lui demandera la plupart du temps que l'exercice de beaucoup plus modestes facultés. Il est, somme toute, assez rare qu'une opération ne puisse s'accomplir et produire ses résultats faute de vitesse ; il est beaucoup plus fréquent d'en rencontrer d'impossibles faute de rayon d'action, ou de possibles seulement grâce à l'allure économique. Et comme les distances sont les données immuables du problème stratégique, c'est la vitesse qui sera sacrifiée. La grande vitesse, grosse mangeuse de charbon, est donc d'un usage restreint, sauf en mers très resserrées. Elle doit passer au second plan.

Tous les chapitres intéressant le rayon d'action prennent à nos yeux, après cela, un relief particulier. Le premier concerne le ravitaillement. Contentons-nous de rappeler comment Cervera se trouva prisonnier à Santiago faute d'un stock de charbon et d'un outillage

<sup>1</sup> Lorsque, le soir de Tsoushima, Rodjestvensky blessé passa sur le torpilleur *Biedovy* avec son état-major, le commandant du torpilleur reçut l'ordre de marcher à toute vapeur. Il n'en fit rien, mais prit la vitesse économique, par crainte de manquer de combustible. Le matin on fut aperçu par la meute japonaise qui commençait sa chasse, et l'on ne put que se rendre. (Voir enquête sur la reddition du *Biedovy*.)

d'embarquement suffisants. La question du ravitaillement en pays neutre et en mer a été posée par le voyage de Rodjestvensky. La solution en eût paru malaisée pour les Russes sans l'amitié de la France : peut-être ne fussent-ils pas partis. Cependant nous ne rompions en leur faveur avec aucune de nos règles habituelles. Hors nous, il est vrai, presque personne parmi les neutres n'accorde aux belligérants la permission d'user plus de vingt-quatre heures de ses ports. L'Angleterre, hautement intéressée à l'extension de ce principe, — puisqu'elle a seule des relâches partout, — a su y faire souscrire à leur préjudice la plupart des nations maritimes. Nous-mêmes, intimidés par la protestation des Japonais, n'avons que modérément et à demi maintenu notre attitude. Il en résulte que nous ne trouverions nulle part, le cas échéant, les facilités offertes jusqu'ici par nous.

Le ravitaillement en mer, rendu souvent nécessaire d'après ce qui précède, a-t-il été employé par les Russes ? Il semble qu'ils aient seulement profité de nos rades ouvertes, et aux îles Saddle de l'involontaire hospitalité de la Chine, pour charbonner relativement à l'abri. Il faut prévoir dans les guerres futures, de la part du plus fort et peut-être de la part des deux adversaires, une semi-violation semblable des eaux neutres appartenant à des faibles. Ceux-ci auront eu beau adopter officiellement la règle anglaise, en pratique, et sauf ligues futures, leurs côtes serviront, dans une mesure hautement profitable pour les belligérants,

à faciliter la communication avec les cargos charbonniers.

Ainsi, les marines exposées à des luttes à grande distance feront bien de mettre à l'étude les procédés rapides de transbordement sur rade foraine et même en pleine mer. Quand on aura réalisé suffisamment ce dernier point, les opérations navales s'en verront singulièrement facilitées. Il ne restera plus qu'à pourvoir à l'achat du combustible, à la mise en route des transports suivant dates et directions convenables, enfin à leur protection. L'exemple des Russes montre que souvent, dans la partie du voyage éloignée des points d'appui ennemis, ces convois n'auront guère à craindre d'agression. Il apprend aussi que la possibilité matérielle d'assurer de la sorte à une flotte considérable son réapprovisionnement constant n'est pas au-dessus de ce que peut tenter un bon service d'intendance : c'est au moins 300 000 tonnes de combustible qui furent acheminées vers l'escadre voyageuse. Dans les régions dangereuses, le convoi sera le souci grave de l'escadre. Toute sa stratégie ira à le couvrir ou à le dissimuler. Aussi s'empressera-t-elle de s'en débarrasser, et ce pourra être l'origine de hâtes imprudentes comme celle de Rodjestvensky.

En vue d'étendre leur rayon d'action, on s'attachera à donner aux unités navales l'endurance à la mer et aux groupes l'homogénéité. C'est ici le lieu de répéter ce que nous avons déjà dit : en dépit de l'avantage habituel de la concentration, Rodjestvensky avait mieux

à faire que de conserver en un seul bloc disparate les vieux sabots amenés par Nebogatof et ses cuirassés et croiseurs modernes (ou plutôt il aurait eu mieux à faire, s'il avait cru pouvoir faire fond sur un de ses sous-ordres pour conduire de façon suffisante la moitié de ses forces). C'était le cas d'opérer un remaniement et une dislocation en fractions homogènes, et de confier à chacune d'elles un rôle stratégique conforme à ses facultés.

### LE PROBLÈME DE TSOUSHIMA.

La remarque précédente nous fait aborder la conception même de la campagne stratégique. Nous y voyons en particulier comment la concentration et l'homogénéité y peuvent jouer, dans la disposition des forces à mettre en œuvre, le rôle de deux principes antagonistes. Il est à présumer que les difficultés matérielles et morales qui pesaient sur l'escadre russe ne permirent pas à son chef, malgré toute son énergique habileté, de s'engager dans une partie aussi serrée. Il ne put qu'aller au plus court et droit devant lui.

Est-ce volontairement, ou par l'effet d'un calcul erroné, qu'il s'en vint donner tout en plein dans la force navale ennemie ? Les documents certains manquent encore pour répondre. Une thèse a couru les journaux ; elle figure même dans un extrait prétendu fidèle d'un

rapport officiel de l'amiral. S'il faut en croire cette explication, Rodjestvensky comptait sur les brumes, fréquentes en la saison, pour escamoter en quelque sorte son armée au travers du détroit de Corée. L'extrait dont nous parlons ne présente pas assez de garanties d'authenticité pour être convaincant ; et la longueur du détroit, qui rendait vraiment un pareil calcul prodigieusement aléatoire, ne permet guère d'y voir la combinaison choisie de propos délibéré par l'amiral russe. Mais il y a mieux : le matin du 27 mai, des éclaireurs nippons prennent contact ; il était encore temps de reculer, et c'était le cas puisqu'on se savait découvert : la brume ne pouvait plus empêcher la rencontre. Et plus encore : d'après les matelots rapatriés par l'*Oural* (récits recueillis par le *Novoié Vremia*), le télégraphe sans fil enregistrait depuis deux jours des messages japonais<sup>1</sup>. Impossible d'ignorer qu'on était ou serait surveillé. Il reste par là difficile d'admettre que Rodjestvensky nourrit jusqu'au dernier instant l'espoir d'échapper vraiment à cette surveillance. Qu'est-ce à dire ? Qu'il n'espérait pas des circonstances, par exemple de la brume, quelque facilité pour reculer de quelques heures l'échéance fatale ? Il a pu certes envisager ces petits hasards, si aléatoires qu'ils fussent. Mais de là à fonder sur eux tout son plan, il y a loin. Malgré eux,

<sup>1</sup> Le 26 mai, le vaisseau amiral de Nebogatof, *Empereur-Nicolas-I*, intercepte plusieurs télégrammes japonais transmis par la télégraphie sans fil. « Mais on ne peut les déchiffrer, dit Nebogatof, parce que personne à bord ne connaît le japonais. »

il devait s'attendre à la rencontre, la sentir inévitable. La marche même qu'il suivait la rendait telle.

Essayons de pénétrer plus avant dans sa pensée. Ou il cherchait à tromper Togo sur la route suivie, ou il n'entendait pas la dissimuler. Nous venons d'apprendre que deux jours avant Tsoushima, il devait se savoir reconnu ou sur le point de l'être. Mais il pouvait compter que c'était trop tard pour la concentration ennemie. Rappelons que le 17 mai, au sud de Formose, il avait révélé à un steamer norvégien qu'il se dirigeait sur le détroit de Corée. Il supposait sans doute que Togo s'empresserait d'estimer le renseignement faux à dessein, et s'acheminerait vers Tsougarou. Seulement le charbonnage aux îles Saddle le 25 devait mettre en garde les Japonais, s'ils arrivaient à en avoir connaissance immédiate. Des îles Saddle à Tsougarou, avec la vitesse de douze nœuds que l'escadre russe ne pouvait assurément pas dépasser, si même elle la pouvait soutenir sur un pareil parcours, il y a cinq jours de navigation, et encore un et demi de Tsougarou à Vladivostok. De Tsoushima à Vladivostok, à quinze nœuds, vitesse de route de l'escadre japonaise, il n'y a que quarante heures. Togo, sachant son adversaire parti le 26 au matin des îles Saddle, était sûr de le devancer à Vladivostok en partant de Masampo le 29 au soir et de le devancer à Tsougarou en partant de Masampo le 28 au matin. Il pouvait donc l'attendre à Tsoushima jusqu'au 28 ou au 29 ; et, le pouvant, il le devait. C'est ce qui rendait la rencontre fatale au cas où les



Nippons auraient à temps connaissance de l'escale aux Saddle. Ainsi, spéculant pour plus de sûreté sur la possibilité de cette révélation, Rodjestvensky aurait dû ne donner dans Tsoushima qu'après le 30 mai.

D'autre part, la surveillance était sans doute organisée à Tsougarou en avant de la passe. L'apparition des Russes, signalée par télégraphe sans fil, télégraphe terrestre et câble, serait connue instantanément à Masampo, une quarantaine d'heures avant qu'ils pussent être à Vladivostok. Il suffisait donc qu'au même moment Togo, relié à tout ce réseau d'information, fût à moins de quarante heures de navigation de Vladivostok. Il pouvait être encore à Masampo et ne quitter ce point qu'au reçu de la nouvelle. Cette façon de faire suppose, il est vrai, une confiance, qui peut être dangereuse, dans sa vitesse. On n'est jamais sûr que celle-ci ne vous manquera pas au dernier moment.

Puisque Rodjestvensky poussa immédiatement vers le détroit de Corée, c'est qu'il n'espérait rien ou qu'il espérait arriver lui-même avant la nouvelle de son passage aux Saddle ou presque en même temps. Nous venons de voir ce qui rend la supposition nécessaire, et aussi comme quoi son calcul ne pouvait réussir à lui faire éviter Togo.

Un autre plan, suggéré aux Russes par plusieurs techniciens, eût consisté à se lancer, au contraire, dès l'Indo-Chine ou même dès Madagascar, mais au besoin dès Saddle, en plein océan Pacifique, à se perdre dans ces profondeurs désertes, et à y traîner longuement.

Rien n'eût alors renseigné Togo sur la passe choisie pour franchir le rideau insulaire. Malheureusement, il fallait charbonner au large. Est-ce l'intendance qui se refusa à organiser les convois nécessaires? Ou n'avait-on pas les moyens d'effectuer des opérations si délicates?

Les bâtiments russes emportaient, paraît-il, — au moins quelques-uns d'entre eux — des appareils américains plus ou moins analogues au Temperley. Mais le personnel, insuffisamment familiarisé avec leur manœuvre, aurait été, ajoute-t-on, incapable d'en faire l'usage requis. En fait, nous ne savons pas dans quelle mesure l'escadre fut à même, au cours de son voyage, de se réapprovisionner en pleine mer. C'est à l'abri de nos côtes, au Sénégal, à Madagascar, en Cochinchine, qu'elle charbonna surtout. Il arriva peut-être que Rodjestvensky, et Togo lui-même, lequel était mieux renseigné que nous ne le sommes encore, se rendirent compte de l'incapacité susdite. C'était mesurer les pas de l'escadre errante à la longueur de son rayon d'action (réel et non pas théorique). Celui-ci ne suffisait certes pas à naviguer de Formose à Vladivostok par Tsougarou; qui sait s'il permettait seulement d'aller gagner la même passe en partant des îles Saddle? Songeons que, le trajet comportant un combat, on ne pouvait absorber tout le charbon pour simplement se transporter d'un bout à l'autre à vitesse économique. Songeons aussi que la feinte, pour troubler l'ennemi, devait traîner en longueur et s'écarter au large.

Nous voyons apparaître nettement dans ce qui pré-

cède les avantages de la vitesse et du rayon d'action. Rodjestvensky, nous l'avons dit, eût mieux fait, ou de renoncer à gagner tout de suite Vladivostok, ou de faciliter l'opération par un fractionnement de ses forces. Ne tentant ni l'un ni l'autre, il jouait, autour de l'archipel japonais, une partie stratégique extrêmement difficile. Pour la gagner, il aurait eu besoin, comme nous venons de le constater, à la fois de plus de vitesse et de plus de rayon d'action : ce double appoint lui était du moins nécessaire pour pouvoir, passant par Tsougarou et signalé de là, atteindre Vladivostok avant Togo. Mais le supplément de vitesse indispensable pour cela consistait seulement en ce qu'il eût fallu pour rétablir l'égalité entre les deux adversaires. On doit se garder évidemment de laisser à ses ennemis éventuels une supériorité de trois nœuds.

Le rayon d'action, non moins indispensable pour rendre possible le passage par Tsougarou, aurait encore ouvert, s'il avait été suffisant, deux autres voies : l'une par le nord de Yéso et le détroit de la Pérouse, qui devait être surveillée aussi ; l'autre par le nord et l'ouest de Sakhaline, qui ne l'était peut-être pas, et permettait de s'appuyer, pour reprendre des forces et au besoin pour combattre, sur la côte sibérienne, avec des bases volantes estivales à Petropawlosk et dans la mer d'Okostsk.

En résumé, le manque de rayon d'action ne laissait qu'une solution à tenter, celle de Tsoushima, et elle était à peu près sans espoir. Parmi les autres solutions,

qu'un grand rayon d'action eût permises, l'une réclamait aussi, pour mener au succès, l'égalité de vitesse : c'était celle de Tsougarou.

Les motifs donnés plus haut, qui engageaient Togo à ne point quitter Masampo ou le voisinage (on a parlé de la baie de Chinkai, dans le détroit de Corée), devaient être aussi clairs aux yeux de Rodjestvensky, et le convaincre qu'il serait attendu. Conservait-il quelque confiance dans l'issue de la bataille? Il est à craindre que non. Rendons hommage à la constance dont il a fait preuve en allant tout de même au combat, mais constatons qu'une fois de plus nous voyons un chef astreint à « entreprendre sans espérer », ce qui est une des conditions les plus assurées de la défaite. Sur quoi comptait-il, et quel était son but final? Si les marins russes n'ont jamais paru songer à restreindre le coût de la guerre et ses risques, si leur courage devant la mort fut en général héroïque et sans réserve, il est trop vrai qu'ils semblèrent moins chercher la victoire que s'efforcer de limiter celle de leur ennemi. Malheureusement, sur mer rien ne protège les vaincus, comme fait le terrain sur terre : et la défaite mène à l'anéantissement<sup>1</sup>. C'est une des raisons les plus fortes en faveur de l'offensive.

<sup>1</sup> Les équipages russes, à Tsoushima, perdirent dix mille à douze mille hommes, sans compter quatre mille à cinq mille prisonniers.

## OFFENSIVE ET DÉFENSIVE

Par ailleurs, le plan du gouvernement russe paraît de façon générale reposer sur la défensive. Installer la flotte aux points menacés sur la côte, l'y faire servir, contre l'ennemi marin, de couverture : voilà la conception. Elle est condamnée par tous les écrivains navals qui font autorité, et aussi par les événements, on l'a vu. Par malheur, il faut, pour appliquer la méthode opposée, celle de l'offensive, un personnel imbu de cette idée et capable d'en tirer ce qu'elle contient. L'essai tenté par Makaroff devait finir avec lui.

Il serait injuste de passer sous silence le rôle des croiseurs de Vladivostok ; il tient, lui, de l'offensive : aussi est-ce par lui seul que la marine russe a obtenu des succès. Mais combien limités et précaires ! C'est que l'attitude offensive, qui assure la meilleure utilisation des forces principales dans la lutte décisive, ne convient pas toujours également aux détachements accessoires. La division de Vladivostok s'est employée à la guerre de course, sous la forme moderne de cette opération. La course, devenue impossible aux bâtiments de commerce, est aujourd'hui réservée aux croiseurs. Le cas dont nous nous occupons est un peu spécial, puisque la navigation qu'il importait de couper était à peu près complètement concentrée sur une ligne unique : il constitue toutefois un précédent à enregistrer. On y

voit les corsaires demeurer groupés en division, au lieu de s'éparpiller isolément. L'éparpillement eût rendu leurs croisières plus fructueuses et plus inquiétantes; mais chacun d'eux se sentait trop faible contre l'escadre de surveillance de Kamimoura. La course, contrariée par les escortes et les rondes ennemies, aboutit à la concentration.

Les succès de Jessen pouvaient être un facteur précieux pour relever le moral de son parti et intimider l'autre. A bien regarder, on s'aperçoit pourtant que les unités laissées à Vladivostok devaient avoir pour principale utilité d'affaiblir le corps principal conservé par Togo. C'est ce qui ne manqua pas d'arriver. Malgré l'avantage des lignes intérieures, les Japonais durent détacher sous Kamimoura une puissance effective supérieure à celle de la division Jessen, et cela rétablit un peu l'équilibre devant Port-Arthur. Si la balance des forces avait été moins inégale, la dislocation originelle des Russes leur eût peut-être donné la victoire. Et cet effet eût sans doute été plus sensible encore dans le cas où l'on eût laissé la plus faible fraction dans Port-Arthur, point visé par les Nippons et plus proche des lignes de transport de leurs armées, point par suite plus menaçant et plus indispensable à surveiller.

Les Russes nous ont donné le spectacle de la défensive. L'offensive est, au contraire, l'âme de la marine japonaise. Celle-ci prend à son compte les conclusions, si conformes à son tempérament national, des littératures techniques et des états-majors européens. Vis-à-

vis des Russes aussi bien que des Chinois, elle vise la force flottante principale, en fait le pivot de ses combinaisons, se jette sur elle dès qu'elle peut, et demande tout à l'inlassable activité d'un effort généralement audacieux. Elle poursuit la flotte encore en vie des Chinois dans Wei-ha-Wei; et c'est même le vrai motif de cette expédition combinée, fort excentrique à la marche d'ensemble sur Péking. Bref, elle recherche en toute occasion et avant toute chose la maîtrise de la mer.

Nous ne pouvons pas, toutefois, ne pas blâmer les excès de l'esprit offensif : agression déloyale du 7 février 1904, dépêches du *Varyag* interceptées, hostilités avant déclaration de guerre, violations des eaux neutres (à Chemulpo, à Che-Fou, etc.). Après les avoir blâmées, il est prudent de reconnaître la généralité de pareilles infractions à la justice. Les guerres commencent d'habitude irrégulièrement, et la noblesse chevaleresque, plus naturelle aux Français qu'à la plupart des peuples, ne doit pas nous aveugler sur ce qui nous attendrait le cas échéant.

En 1898, les attitudes des belligérants sont moins nettes et moins stables. Les Espagnols, sous la pression d'une opinion publique irraisonnée, poussent en avant l'escadre Cervera sans lui proposer d'autre action que de défendre Porto-Rico menacé. A la fin, pendant le blocus de Santiago, le nouveau ministre prévoit le départ pour l'Atlantique de l'escadre Camara (qui fut en réalité dirigée sur Suez). Les instructions ministérielles organisent une dislocation en trois groupes, l'un chargé



d'insulter du sud au nord la côte américaine pour débloquent Cervera, l'autre chargé de couper la ligne de navigation commerciale qui va des États-Unis vers l'Amérique du Sud, le troisième réservé pour profiter des événements : offensive et dispersion bien comprises, auxquelles la politique fit malheureusement renoncer pour satisfaire l'opinion désireuse de voir secourir les Philippines. Quant aux Américains, ils foncent bien à Manille sur les bateaux de Montoyo; mais, dans l'Atlantique, ils ne songent tout d'abord qu'aux opérations contre Cuba. Et alors, quand Cervera s'élance des Canaries, c'est un affolement. Chaque port réclame sa part de défense flottante. Le comité de guerre résiste à cette absurde pulvérisation; mais il ne sait ou ne peut s'empêcher de couper ses forces en deux masses, dont l'une sera astreinte à un rôle spécialement défensif. On sépare par une distance de plus de mille milles ces deux tronçons, chacun plus faible matériellement que l'armée de Cervera; si bien que celui-ci pouvait se trouver, en quelque point qu'il se présentât, maître de la situation. Nous voyons là, avec les dangers de l'erreur défensive et de l'impulsivité politique, les inconvénients du fractionnement, si utile au plus faible, mais si néfaste au plus fort.

Remontons à la guerre du Pacifique. Ce qui triomphe, c'est, d'une façon générale, l'offensive stratégique. Grau n'agit que par elle. Par elle seulement, les Chiliens mettent fin à sa glorieuse et fructueuse campagne.

Passons à Lissa. L'Italie attaque (après une pointe

agressive de Tegetthoff sur Ancône, opération manquée, mais qui devait tout terminer). Seulement elle vise la terre avant d'avoir mis hors de cause les forces navales. Ce faisant, elle compromet sa flotte à l'instant du combat décisif, et sa faute contribue à la défaite.

---

## VIII

### LA PRÉPARATION

Nous avons analysé jusqu'ici le rôle, les qualités matérielles, l'emploi d'une flotte militaire; nous avons vu comment, par elle, on peut avoir prise sur une nation ennemie et l'amener à composition, en quoi la nécessité s'impose de se débarrasser tout d'abord des forces navales adverses et par quels moyens on y parvient : nous laisserions échapper les causes profondes de la victoire si nous ne faisons pas maintenant la part de ce qui n'est plus œuvre de guerre ni proprement technique navale, mais conséquence du temps de paix et responsabilité nationale.

Commençons par la préparation. Les statistiques comparatives, opposant les nombres des bateaux, des hommes ou des canons, les tonnages totaux ou les rendements du tir par bordée, ne représentent que des chiffres morts. Ce n'est pas là-dessus que les chefs se fondent pour estimer la force vivante qu'ils ont entre les mains. La valeur d'une marine est et reste extrê-

mement différente selon que celle-ci s'est trouvée d'avance bien ou mal préparée à son rôle actif.

Cela est évident, en premier lieu, dans le domaine matériel. Le vainqueur, en général, fut le mieux pourvu de tous les détails et des instruments les plus perfectionnés. Un extrait du rapport de Rodjestvensky accuse de son infériorité d'abord la hâte avec laquelle plusieurs de ses navires avaient été construits, ensuite la corruption du comité chargé de les examiner et qui aurait accepté comme bon ce qui était manifestement mauvais. Aucun blindage, d'après le même document, n'atteignait au point de vue de l'épaisseur ni de la dureté les chiffres officiels. Cela s'entend des constructions russes. Et il est certain que le *Cesarewitch* et le *Bayan*, sortis de nos chantiers de La Seyne, semblent avoir offert une résistance supérieure à celle de leurs voisins. Complétons le tableau dessiné par la plume de l'amiral : navires en surcharge normale, dépourvus de télémètres, incapables de prendre le charbon réglementaire ou de fournir la vitesse annoncée, chaudières et machines de mauvaise qualité, toujours en réparation, obus mal préparés, dont les deux tiers n'explosent pas, œuvres mortes peintes en blanc, constituant une cible éclatante, alors que les Japonais ont adopté le gris vert, etc.

Un autre rapport russe, analysé par la *Gazette de Cologne*, renchérit sur ces reproches, déjà si graves. Nous savons par ailleurs que la plupart des cuirassés, dont la stabilité n'avait pas été protégée, étaient chavi-

rables. A tous égards, ils se trouvaient représenter une conception plus arriérée que leurs adversaires au point de vue de la construction. Ils n'avaient pas bénéficié des derniers progrès. Leurs cuirasses de flanc étaient trop rases sur l'eau au can supérieur et de par le plan et de par la surcharge des aménagements, même si elles n'eussent été encore enfoncées par une autre surcharge de charbon, entassé au dernier moment sur les ponts. Lourds, visibles de loin, encombrés, ils offraient une cible trop large et trop vulnérable. En même temps, leur artillerie se trouvait inefficace. Le remplacement des types de canon avait marché plus vite que la fabrication des projectiles. Munitions démodées, inutilisables, réduites à la moitié de l'approvisionnement normal, insuffisamment chargées, ne comprenant pas de stock d'exercice, tout dénote le manque de préparation, du moins pour la deuxième escadre.

On sait comment Port-Arthur attendait encore au moment de la guerre un deuxième bassin de radoub, dont l'absence retarda les réparations. Les torpilleurs, on s'en souvient, étaient trop faibles, les escadres mal composées, hétérogènes et disparates.

Chez les Japonais, au contraire, tout est au point, complet, conforme aux derniers progrès et aux derniers modèles. Ils ont prévu tout ce qui doit servir : torpilles de blocus, sampans de débarquement, matériel de plage, etc.

Des Chinois, rien à dire, sinon que les outils achetés par eux à l'étranger valaient certainement mieux que

l'usage qu'ils en pouvaient faire. Encore eût-il fallu les entretenir en état, et ce ne fut pas toujours le cas.

Que penser des Espagnols, qui envoient au combat de 1898 une escadre jugée par son chef même de la façon que nous allons voir ? La correspondance de Cervera ne laisse aucune illusion. Il n'existe sur l'ensemble de ses navires, au moment du départ, que trois cents charges en bon état pour le 14 cm. Au reste, les culasses sont défectueuses ; les gros canons du *Colon* manquent ; le *Viscaya* n'est pas passé au bassin depuis neuf mois ; le *Colon* et le *Maria Teresa* ne possèdent que trente jours de vivres en quittant Cadix. Faute d'argent, on ne peut même pas acheter des douilles pour les pièces de 14. « Quel que soit le détail dont il s'agisse, écrit à son ministre le malheureux Cervera, ce qui saute immédiatement aux yeux, c'est notre manque d'argent, notre manque d'organisation, notre manque de préparation en tout. » De même pour la défensive à terre : aux Philippines la baie de Manille, où Dewey entre sans danger, n'était barrée par aucune espèce de torpilles.

La guerre austro-italienne faillit donner une autre preuve non moins éclatante de l'avantage dû à une avance dans la préparation matérielle. Lorsque Tegetthoff parut devant Ancône, le 27 juin 1866, il y trouva la flotte italienne en pleine période d'organisation, et fort peu capable de résister à une attaque qu'un incident heureux, déjà relaté par nous, lui épargna seul ce jour-là. La même chance avait voulu, par surcroît, que

par un pur hasard son audacieux adversaire ne pût être autorisé à s'élancer plus tôt en travers de son chemin ; nous verrons pourquoi tout à l'heure. Qu'il en fût autrement, et elle était surprise à l'état de convoi inerte, et anéantie sans résistance.

\*  
\* \*

La préparation du matériel n'est pas la seule, ni même sans doute la plus essentielle. La preuve en est qu'une certaine supériorité sur ce point ne suffit pas toujours à déterminer la victoire. A Lissa, les Autrichiens pouvaient à cet égard passer pour plus faibles ; au Yalou, les deux cuirassés chinois, qui ne trouvaient pas leur égal en face d'eux, ne servirent de rien.

La superstition des armes est une des faiblesses des armées mal entraînées. Elles manquent de confiance en elles-mêmes et ne croient pouvoir vaincre que par la vertu de mécanismes dispensant de tout effort. Qu'arrive-t-il ? Que cela les rend fatalistes, donc inertes. Et alors, plus sensible aux défauts qu'aux qualités de ce qu'on possède, inquiet et crédule au sujet du matériel ennemi, on part découragé d'avance : du fétichisme au fatalisme d'une part, aux vaines terreurs de l'autre, il n'y a guère de distance. Or « il n'y a pas, dit le proverbe, de mauvais outils : il n'y a que de mauvais ouvriers ». Ce n'est peut-être pas tout à fait vrai, surtout à la guerre. Pourtant il est certain que, là comme



ailleurs, on accuse trop légèrement l'outil pour excuser l'ouvrier. On lui prête des insuffisances qu'il n'a pas; on enfle surtout les conséquences qui en doivent résulter. C'est ici au fond la même erreur qui conduit à exagérer l'attitude défensive : elle consiste à faire trop peu d'estime de l'activité humaine.

Nous ne nous étonnerons pas d'y voir tomber les Russes. Ils sont, par excellence et de tout temps, des tempéraments défensifs. Dépaysés d'ailleurs et craintifs sur mer, ils s'en prennent beaucoup aux choses de leurs déboires. Il se peut donc fort bien qu'un peu d'exagération figure dans leurs récits à ce sujet. Il conviendrait d'insister davantage sur la préparation du personnel lui-même, qui est le facteur dominant. Comparons l'esprit des deux adversaires : la confiance, l'ardeur, la discipline active sont toutes du côté japonais et ne sont que là. Le marin russe se *sait* vaincu d'avance.

Ceci évoque le souvenir d'une première occasion où les adversaires d'hier faillirent déjà se mesurer. En 1895, lorsque la Russie intervint diplomatiquement en faveur de la Chine contre le Japon, les choses furent sur le point de se gâter. La flotte russe se préparait au combat. Elle était alors, certes plus qu'en 1904, en possession, vis-à-vis des Japonais, de l'avantage matériel et du prestige européen. Mais officiers et matelots ne parlaient que de mourir stoïquement. La petite division française, minuscule et mal armée, pouvait se voir entraînée dans le conflit; elle n'y eût pris part qu'à

regret, vu ses sympathies pour l'accueillant peuple nippon : cependant son état d'esprit était autre, et elle eût affronté la bataille avec un autre entrain.

Il faut évidemment distinguer entre les équipages de Witheft et ceux de Rodjestvensky. Les premiers, embarqués depuis longtemps, familiarisés avec leurs bateaux et leurs officiers, s'étaient livrés à des exercices de tir assez nombreux. Il est douteux toutefois que leur expérience des manœuvres de combat fût aussi développée que celle de l'entraînement élémentaire. Quant aux seconds, il suffira de rappeler les révoltes au cours de la traversée, dans la région de Madagascar et près de Formose. Les équipages de Nebogatof surtout laissaient à désirer. On dut, paraît-il, braquer des canons sur l'*Apraxine* et le *Seniavine* pour se rendre maîtres des mutins. Le lendemain de Tsoushima, ces deux bateaux se rendirent sans résistance. Dans la bataille même, ils n'auraient ouvert le feu que sous la menace d'une torpille russe.

Si telle était la discipline, on peut penser ce que fut l'entraînement technique. Le personnel d'ailleurs, ramassé Dieu sait comme, devait porter trace d'un mélange fâcheux. Dans les états-majors, on voit figurer un officier de cavalerie improvisé marin pour la circonstance. Il fallait l'homme de fer que fut Rodjestvensky pour donner à un pareil ensemble une ombre de cohésion et d'efficacité.

Dans le commandement, on aperçoit au premier plan, à côté d'une certaine insuffisance technique, un

mépris peu raisonné de l'ennemi quand ce n'est pas, au contraire, une timidité qui n'est pas manque de courage, mais de confiance et d'initiative. Le soir du 7 février 1904, alors que la menace de rupture se fait chaque jour plus pressante, personne ne paraît croire que les Japonais osent attaquer. On ne se garde pas. Il est évident que la marine russe a peu pratiqué les exercices de surveillance contre les torpilleurs, non plus que l'éclairage et la navigation de nuit dans les passes. On attend le matin pour sortir le 10 août. Mais, dans cette même occasion, on croit bénévolement que les navires de Togo, fatigués par leur croisière, ont perdu leur vitesse, et on se flatte de les laisser en arrière. Les torpilleurs russes ne cherchent pas les cuirassés nippons : ils n'espèrent pas les atteindre et n'ont guère l'habitude des attaques d'ensemble. Une phrase de l'amiral Jessen peint un état d'esprit. Jessen a joué, du côté de nos alliés, le plus beau rôle de la guerre navale. Ses raids ont troublé la quiétude japonaise. Dans le dernier, dont il s'est honorablement tiré malgré la perte du *Rurik*, il fut un moment où la nécessité s'imposait de passer, coûte que coûte, dans une direction. La division Kamimoura venait d'apparaître et entraînait en chasse. A cet instant, un bâtiment japonais se montra d'un autre côté, devant la division russe en fuite, « ce qui nous obligea, dit le rapport de l'amiral, à changer de route. » Or ce bâtiment était un vieux croiseur protégé de trois mille sept cents tonnes, le *Naniwa*, tandis que Jessen com-

mandait à trente-cinq mille trois cent quatre-vingt-neuf tonnes de croiseurs cuirassés !

Il semble enfin que Rodjestvensky se soit montré quelque peu inerte au début de Tsoushima, et qu'il ait par là, autant que par son ordonnance défectueuse, compromis ses dernières chances.

Nous avons relevé l'erreur du gouvernement russe, encore attardé à croire qu'une flotte a pour rôle de défendre directement les côtes. Il est possible qu'il ne fit que suivre les idées de son état-major naval. En tout cas, la saine doctrine stratégique était certainement bien éloignée de régner de façon unanime parmi les officiers. Il ne serait pas croyable qu'une foi raisonnée en l'esprit d'offensive ne se fût pas manifestée plus clairement en dehors de Makaroff. Si vraiment, comme le prétend Outchomsky, ses navires intacts, le soir du 10 août, se retirèrent spontanément de la lutte, il faut que les conceptions générales, et tactiques, et stratégiques, aient été insuffisamment assises. C'était s'interrompre au beau milieu de l'acte décisif et s'interrompre sans raisons suffisantes.

La meilleure preuve que la doctrine tactique faisait défaut, c'est le flottement, sinon la désagrégation, produits au cours des combats par la transmission de commandement. Personne ne peut suppléer le chef suprême, continuer sa pensée : c'est donc qu'il n'a pas su créer autour de lui l'unité de vues. Bien plus, la mise hors de combat de l'amiral désorganise les escadres russes, comme un événement imprévu. Chacun tire de

son côté : ici Reitzenstein, là Enquist prennent le large et redeviennent indépendants.

Il n'est pas utile de pousser dans le détail les constatations de cet ordre au sujet des Chinois. Nous ne retiendrons pour le commandement qu'un fait, dont la signification est particulière : l'amiral Ting agissait sous l'inspiration d'un étranger, le major allemand von Hanneken. On assiste, pendant la terrible journée du Yalou, aux efforts multipliés de ce dernier, courant d'un incendie à éteindre au pointage d'une pièce, pour revenir à quelque autre poste plus utile. Plus frappante encore est au même égard la situation de la marine turque en 1877. Non seulement son matériel est très supérieur à celui des Russes, mais encore elle est dirigée de haut par un officier de la marine anglaise, fort capable, Hobbart-Pacha. Néanmoins, pas plus dans l'un que dans l'autre cas, ce secours étranger ne suffit à assurer le bon emploi des navires. Rien ne supplée à l'absence d'un état-major national instruit, entraîné et animé de l'esprit militaire.

Le succès des Américains n'empêche pas de retrouver, dans leurs opérations, certaines défectuosités dues au manque de préparation. Le débarquement de Shafter à Daiquiri, organisé en dépit de toutes les règles, n'échappa au désastre que par une sorte de suicide des Espagnols. Mais le pis, c'est l'embarquement de l'expédition à Tampa. Le désordre était à son comble. On mit tout pêle-mêle dans les transports. De trois batteries d'artillerie légère, les pièces se trouvèrent sur l'un,

les affûts sur un autre, les munitions sur un troisième, les mulets sur un quatrième, les hommes sur un cinquième!... Les premiers objets à débarquer s'entassaient à fond de cale, les boîtes de conserves et le foin pardessus; on oublia des wagons de viande ici, des chevaux là, etc. etc. Et la traversée elle-même ne représente qu'une joyeuse et imprudente promenade militaire.

Les Espagnols devaient étaler un manque de préparation encore plus complet. Leurs canonniers ne savaient rien du tir. Il fut impossible de les y exercer pendant la période de tension, car les trois cents uniques coups de 14<sup>cm</sup> en bon état ne pouvaient être gaspillés inutilement, et l'on craignait, en se servant de ceux qui étaient en mauvais état, d'amener des accidents qui eussent achevé de décourager les hommes. Ceux-ci, comme les Russes, montrent une résignation digne d'éloge. Pour eux, la lutte est sans espoir; ils font d'avance le sacrifice de leur vie, mais sans paraître assez énergiquement déterminés à la faire payer cher. L'amiral donne le premier le branle à la démoralisation. Ses lettres sont encore plus lamentables que clairvoyantes. Il revient sans cesse à son refrain : « Il n'y a aucune gloire à être sûrement vaincu; » certitude qui suffirait à elle seule pour rendre la défaite inévitable.

L'état moral et la préparation du commandement sont aussi les grands acteurs de Lissa. D'un côté, incertitude et flottement dans les idées, un chef qui change de bateau, par un caprice soudain, au moment où le combat s'engage, et qui se laisse « manœuvrer », im-

poser l'heure et la forme de la lutte ; ajoutons-y une moindre efficacité dans le tir et dans l'emploi de l'épéon ; de l'autre côté l'esprit d'offensive, l'assurance, la netteté de vues et de plan, la manœuvre supérieure des armes et des navires. Et c'est ici le moindre matériel qui l'emporte : l'âme a vaincu la matière.

Or il faut insister sur ce point, l'âme d'une armée est certes une chose complexe : elle sort de l'âme populaire, elle est nourrie et élevée au souffle de la politique générale par le gouvernement de la nation, dressée et instruite par l'administration militaire, guidée enfin par la raison d'un chef : autant d'éléments dont chacun a son influence et sa valeur. Mais il en est un dernier qui l'emporte peut-être sur tous, principalement à la mer, où disparaissent les contacts extérieurs : c'est l'âme même de ce chef, qui se répand, qui s'insuffle, qui s'incarne, si on peut dire, dans le cœur de tous ses subordonnés. S'il est par nature et par sympathie assez près d'eux, s'il est bien leur compatriote et leur semblable, s'il les comprend et s'en fait comprendre, il sait réaliser une vaste, constante, ardente communion de sentiments, qui fait de tous ses hommes comme des organes de sa propre sensibilité et de sa propre passion, qui fait de son armée une vraie unité vivante pensant et vibrant par un cerveau et un cœur individuels. Nous avons en France, pays où l'on vit par le cœur et où l'on se rapproche aisément par lui, d'illustres exemples de cette action, et la faculté qu'elle suppose figure au premier rang de nos qualités militaires.



## IX

### LES INSTITUTIONS

L'âme d'une marine ne saurait différer beaucoup de celle qui anime le pays tout entier. On a fatalement, en fait de marine, comme en fait de politique, celle qu'on mérite. En ce sens, on a toujours la flotte de sa politique. D'autre part aussi, la situation morale et technique du personnel naval dépend directement des institutions.

Il faut d'abord que tout soit organisé, et bien organisé. Le défaut d'organisation serait quelquefois préférable à une organisation vicieuse; c'est affaire de caractère national : le débrouillage permet de suppléer à bien des imprévoyances, et le patriotisme à bien des oublis. L'élan public eût beaucoup facilité les choses pour les Japonais, s'ils n'avaient d'avance tout prévu; il porta les Américains malgré leurs fautes. L'opinion est une puissance vivante ... dont nous verrons, il est vrai, l'inconvénient.

Je ne veux pas m'étendre sur ce sujet, qui s'écarte

un peu de notre point de départ. De l'organisation formelle, je n'évoquerai que la question des réserves et celle de l'autonomie navale. Les réserves russes n'étaient pas à hauteur de la situation qui mit en leurs mains le salut de la cause nationale. Les réserves espagnoles moins encore. Et à cela rien d'étonnant, puisque les unités de première ligne elles-mêmes n'étaient pas organisées. Quant aux réserves chinoises, n'en parlons pas. Nous voyons le retard des armements italiens offrir à Tegetthoff, une occasion de terminer la guerre, en surprenant, auprès d'Ancône, l'escadre encore incapable de résistance. On ne songe jamais assez aux réserves, au rôle souvent de premier ordre qui les attend. En France, nous n'aurions pas d'officiers et peut-être pas de bateaux en état.

Passons à l'autonomie du commandement. C'est un des plus graves problèmes de la guerre navale. Celle-ci n'est, comme nous l'avons reconnu, qu'une des faces de la guerre tout court. Il en résulte une évidente nécessité de combiner les mouvements et les efforts sur les deux éléments terrestre et marin. Le commandement naval doit donc obéir à une impulsion venue de plus haut. D'un autre côté, les lois de son action et les conditions de son efficacité restent de nature trop spéciale et trop impérative pour être appréciées exactement par un général ou par un ministre civil. Conclusion : il faut créer un organisme particulier pour juger d'ensemble les choses militaires : terrestres et maritimes. Qu'on l'appelle comité permanent de défense nationale,

bureau directeur en temps de guerre, que ce soit un des départements du grand État-major général, etc., peu importe. Il convient seulement que la différence des vues, et, le cas échéant, l'opposition des intérêts entre militaires et marins, y soient conciliées par quelque chose qui représente l'intérêt supérieur du pays. Là est le point délicat : tout réside dans le choix des individus chargés de ce rôle de synthèse, du ministre de la défense nationale ou du président impartial de ce grand organe consultatif. Il lui faut, avec la compétence suffisante pour comprendre et départager les uns et les autres, l'indépendance du caractère et la portée de l'esprit. Une fois constitué cet organisme supérieur, il saura que toute la liberté possible doit être laissée à l'amiral dans les limites du cadre général qu'on lui aura tracé. En particulier, il le libérera de toute ingérence des autorités locales.

Venons aux preuves. Le gouvernement russe, insuffisamment éclairé, n'a pas reconnu quelle est la fonction véritable de la flotte, première erreur. Il l'a donc consacrée à une action défensive, laquelle devait mener à des déboires. Une deuxième erreur, qui découlait assez naturellement de la précédente, consistait à subordonner l'amiral au commandant de place de Port-Arthur. Et nous voyons l'escadre encouragée, sinon contrainte, à demeurer collée à la place assiégée jusqu'au moment où l'évasion n'est plus qu'un acte de désespoir. Il y a pis : les canons de l'escadre sont en partie descendus à terre; ils vont figurer dans les forts contre l'assail-

lant terrestre. Qu'importait cependant une prolongation de résistance de la place pendant quelques jours de plus ou de moins, à côté d'un succès de Witheft, à côté de son passage à Vladivostok ou seulement de quelques bateaux japonais hors de combat? Pour paralyser plus complètement la liberté du commandement, il ne restait plus qu'à envoyer de Saint-Pétersbourg des ordres de détail. Il semble qu'on n'y ait pas manqué. Est-ce de sa propre initiative que Witheft choisit le jour et les conditions de sa sortie du 10 août? Ne serait-ce pas le service de l'intendance qui, en arrêtant aux îles Saddle le ravitaillement de Rodjestvensky, le poussa dans le traquenard de Tsoushima? On peut croire aussi que de lui-même il eût plutôt choisi l'océan Indien que les eaux cochinchinoises pour opérer sa jonction avec Nebogatof. Il y aurait gagné de plus tôt avoir en main l'ensemble de ses forces, et de ne pas les exposer isolément à une attaque au débouché de Singapour.

Pour Cervera, nous l'entendons réclamer en vain de Las Palmas un plan de campagne qu'on lui refuse. Pas même un accord de vues dans lequel il puisse faire entendre les raisons techniques. On le conduit par la main, contre toutes ses protestations, à l'opposé de ce qu'il sait judicieux. On l'envoie à Porto-Rico pour y défendre l'île. Nous savons quelle chimère c'est là. Mais il faut apaiser la panique du gouverneur, les cris de la population. A Cuba on réclame de même. La flotte est une proie qu'on s'arrache. Nous avons dit comment les États américains obligeaient en même

temps le comité de la guerre à scinder l'escadre de l'Atlantique. Le drame s'achève à Santiago, où Cervera tombe sous l'autorité du général Linarès, commandant de la place. Celui-ci le force à sortir, bien inutilement, et capitule au moment où l'expédition américaine, découragée, s'apprêtait à battre en retraite. De même à Manille, l'amiral Montojo voulait rester dans la baie de Subig, dont l'entrée étroite pouvait être facilement défendue. Mais le gouverneur, entraîné par les terreurs folles de la population, rappelle l'escadre pour la faire coopérer à la défense de la ville. Les généraux agiront toujours de la sorte quand on leur livrera la flotte comme un accessoire de leur défensive.

Faut-il citer Courbet, qui n'obtint qu'après une longue insistance, et sous la pression des événements, l'autorisation de donner à la guerre le cours tracé par les conditions techniques et stratégiques propres à la marine? On s'épuisait, malgré ses avis, depuis de longs mois, contre Formose : le résultat était nul. A peine Courbet eut-il réalisé son projet de coup de main sur les Pescadores et préparé le blocus du riz, que la Chine dut demander la paix.

Nous trouverons un autre sujet de réflexion dans les faits qui précèdent Lissa. Du 21 juin 1866 au 25 au soir, Persano se traîne de Tarente à Ancône avec sa flotte en voie d'organisation, exposé à un désastre s'il rencontre l'ennemi. Tegetthoff, le premier prêt, brûle de partir en reconnaissance offensive le 24. De Fasana à Ancône, il y a douze heures de navigation au maxi-

mum. Malheureusement Tegetthoff a été subordonné au commandant en chef de l'armée autrichienne du sud, archiduc Albert, qui opérait sur le Mincio. Il faut donc, le 24, que l'amiral télégraphie pour solliciter la permission de lever l'ancre : il croit devoir demander en même temps dans quelle mesure il pourra se considérer comme libre de ses mouvements. La réponse n'arrive que deux jours plus tard. C'est que, dans l'intervalle, s'était livrée la bataille de Custozza, pendant laquelle l'archiduc avait autre chose à penser. Tegetthoff appareille le 26, ... l'occasion est passée !

Nous allons rencontrer peu après une autre forme de dépendance, qui atteint cette fois la marine à travers le Gouvernement ; je veux parler de l'action exercée par l'opinion publique. Déjà Cervera nous est apparu poussé à contre-cœur vers Porto-Rico par cette force aveugle. C'est elle qui écarte Camara de l'Atlantique pour le diriger sur les Philippines. De même, au lendemain de Custozza, l'opinion italienne exige une conquête de la marine. On a payé assez cher la flotte pour n'admettre point qu'elle reste inemployée. Et dans la hâte de cette impulsion, le ministère l'envoie débarquer à Lissa sans s'être procuré par un combat le commandement de la mer. La conséquence, nous la connaissons : la conquête se montre impossible par surprise, on n'échappe pas au combat ; mais on s'y présente affaibli, et l'on en sort vaincu. N'est-ce pas l'opinion russe qui fit au gouvernement une obligation de pousser Rodjestvensky à la bataille immédiate ? Le pays n'eût

sans doute pas compris que l'escadre traînât six mois de plus aux alentours du Japon. On écoute fatalement ces rumeurs, ces impatiences. Jusqu'à l'opinion étrangère qui put encourager le tsar dans une appréciation trop optimiste de ses forces navales. Nouvelles plus ou moins fantaisistes montrant l'ennemi à bout de résistance, excitations de la galerie internationale, curieuse du spectacle, indiscretions voulues des intéressés ou de leurs amis, mille éléments de trouble assaillent le ministre responsable et parfois insuffisamment compétent. La presse, qui trahit avec l'acharnement de la concurrence les secrets des chefs militaires, leur impose par-dessus le marché ses propres paniques et ses propres illusions.

Parmi les plus puissants atouts d'un peuple moderne dans la guerre figurent donc la maîtrise de soi, l'action modératrice exercée par le sens patriotique et l'influence gouvernementale sur la presse, la confiance de tous dans les pouvoirs constitués, enfin cette discipline sociale qui empêche le public d'empiéter, aux heures de passion, sur l'autorité morale du gouvernement. Il serait nécessaire de pousser plus loin encore, et de considérer les effets accumulés de longtemps par une mauvaise politique intérieure, ceux des maladies morales chroniques d'un pays. Nous y verrions les flottes désarmées par avance par les fraudes dans le contrôle ou l'entretien du matériel ; et c'est l'histoire des marines chinoise, espagnole, russe peut-être. Cervera se plaint amèrement de ces « exigences particulières » qui



annihilent tout effort de préparation ou de remise en état. De quels abus un tel aveu n'est-il pas le signe ! Rodjestvensky accuserait, s'il faut en croire le document que nous avons cité, les commissions officielles de recette d'avoir admis des plaques de blindage inférieures aux conditions des commandes. On a cent fois, au cours de la dernière guerre, mis en cause, dans la presse même la moins hostile, une certaine corruption de l'administration russe. On a rapporté à cette origine nombre d'insuffisances qui, certainement, n'y remontaient pas toutes. Il est difficile pourtant de tenir la réputation pour entièrement usurpée et les effets d'un pareil état de choses pour négligeables.

Est-ce tout ? Pas encore. Le fonctionnement défectueux de la machine gouvernementale touche aussi, et peut-être plus gravement, au personnel. Les malversations matérielles, plus visibles, sujettes à preuve et soulignées par la brutale éloquence des chiffres, révoltent plus de consciences par tout pays. On se laisse aller au contraire plus aisément à fausser dans le choix des hommes la règle intransigeante de l'unique intérêt national. Une mauvaise politique incline à mal recruter le commandement. Loin de nous la pensée de chercher là l'explication de la plupart des défaites navales. Il est certain que plus d'une fois le chef vaincu fut digne de son vainqueur ; il l'eût peut-être parfois surpassé si, hommes et vaisseaux, tous ses instruments n'eussent trahi sa volonté, et, faut-il ajouter, s'il n'eût été rendu inférieur à lui-même par le sentiment d'une

lutte inégale. A côté de cela, en prenant dans le grand nombre des commandants de bateau, n'en trouverions-nous pas par exemple parmi les Russes, comme on trouvait des colonels de l'ancienne France, mis en place par des considérations de cour plus que de métier ?

Le sujet est délicat. Je serais désolé que personne pût voir là une critique déplacée visant le régime autocratique de nos alliés. L'équivalent des influences de cour se retrouve en coteries, quelle que soit la forme de constitution. Pendant que l'expédition américaine du général Shafter s'organisait à Tampa, le désordre, imputable aussi bien à d'autres motifs, se compliquait d'une invasion de curieux déversés par l'unique ligne de chemin de fer aboutissant à Tampa. Du même coup, les trains chargés pour l'expédition subissaient des retards. Cela tenait simplement à ce que la ligne en question appartenait à un des gros bonnets politiques du pays. On n'avait pas osé la réquisitionner contre sa volonté, et il faisait une excellente affaire.

Qui sait si, en France, l'avancement des officiers n'a pas subi trop souvent l'ingérence des clans politiques ?

Ces fautes sont à la fois des crimes et des sottises. Le gouvernement, le parti, le peuple qui les commet les paye au centuple le jour de la guerre. Parmi les enseignements qu'offre l'histoire de tous les temps, celui-ci, pour n'être pas le plus en évidence, n'est pas le moins assuré. Ce sera le dernier de notre analyse, et il ne nous restera plus qu'à ajouter un mot de conclusion.

## X

### LES RÉSULTATS

Nous avons reconnu à quoi s'applique l'action navale, comment il faut la conduire, et en quoi la préparation en favorise le succès. Nous n'avons plus qu'à en souligner les résultats. Comme l'action navale est double, selon qu'elle est dirigée contre un objectif flottant ou terrestre, nous rencontrerons deux catégories de conséquences militaires.

Sur mer, nous avons la victoire navale, qui donne la maîtrise de la mer. Nous savons à quoi cela sert : à interrompre le commerce maritime, les transports militaires par voie de mer, les tentatives navales du vaincu ; à ouvrir le chemin au commerce du vainqueur et à ses expéditions contre les côtes. Le mouvement d'affaires du Japon pendant ses deux guerres n'a subi aucune diminution ; il a plutôt progressé. L'importance de cet avantage saute aux yeux, si l'on songe qu'une grande part des matières premières indispensables pour l'entretien des armées en campagne arrivait au Japon de l'étranger, si l'on songe aussi que le dénouement se

trouva dépendre avant tout de la résistance financière des deux États.

La possession de la mer en 1870 ne nous fut pas moins utile. Tandis que le commerce maritime allemand subissait un arrêt complet, le nôtre nous permit de tirer d'Amérique les moyens de continuer la lutte.

Une victoire ne suffit pas toujours à assurer définitivement la possession des routes maritimes. La guerre russo-japonaise en présente deux. On peut encore fort bien ne conquérir de contrôle absolu que sur une certaine région. C'est le cas lorsque les distances sont grandes soit entre les centres métropolitains des adversaires, soit entre les bases navales et l'objectif commun. Il y a donc des degrés dans la domination de la mer. Nous voyons Rodjestvensky libre jusqu'à Formose de mener son convoi sans danger.

Même en mers resserrées, cette domination n'est pas non plus de telle nature que la sécurité du vainqueur soit partout complète. Si la marine la plus faible est distribuée en plusieurs points, si elle possède des unités légères éparpillées le long des côtes et sous leur protection, il peut arriver parfois malencontre aux navires marchands. Le blocus français n'empêcha pas en 1870 l'*Augusta* d'opérer trois captures. Les croiseurs de Vladivostok en 1904 ont su troubler la navigation japonaise à plusieurs reprises. Il ne semble pas toutefois que cela puisse atteindre à plus de conséquences que de simples épisodes : le profit moral en est seul digne d'intérêt.

Encore ne faut-il pas que les maîtres de la mer

laissent (comme firent les Turcs en 1877) toute liberté de circulation aux transports ennemis.

Il reste que, dans beaucoup de cas, le succès dans la bataille navale ne libère pas de toute inquiétude de ce côté-là. Il y a d'abord les menaces de toutes les fractions encore vivantes de la flotte vaincue. Ce n'est qu'en les poursuivant jusqu'à destruction complète ou blocus hermétique que l'on se met à l'abri de surprises désagréables. Les entreprises contre la terre qui suivent naturellement et presque nécessairement le succès naval présentent, malgré tout, des risques dont les vaincus ne savent pas ou n'osent pas assez profiter la plupart du temps. Lorsque les Japonais reconnurent la nécessité d'aller anéantir dans Wei-ha-Wei le reste de l'escadre chinoise, celle-ci possédait encore les moyens de lancer au large un groupe de torpilleurs. Des détours faciles auraient pu mener cette flottille dans le voisinage de la ligne de transport. Le convoi était accompagné par des croiseurs, du moins au début. Mais les mauvais temps de cette saison empêchaient, la nuit surtout, une surveillance étendue. Il arriva à un bateau de guerre français, dans une tempête de neige, de se trouver entre deux paquebots japonais, à 200 ou 300 mètres de chacun, avant d'avoir été aperçu. C'était la nuit. Un bâtiment chinois aurait pu faire un véritable carnage.

Rapprochons de ce fait la promenade du général Shafter entre Tampa et Santiago. Mal gardée, marchant sans grande précaution, à faible allure, l'expédition avait à craindre cependant les avisos espagnols sortant

de la Havane et d'autres points. Elle ne dut peut-être son salut qu'à leur manque d'audace. Combien différent est le spectacle offert par la guerre entre le Pérou et le Chili! L'*Independencia* disparue, les Chiliens sont virtuellement maîtres de la mer. Ils jouissent de la situation d'un vainqueur après une victoire un peu disputée, et leur supériorité relative paraît bien plus marquée que celle de Togo le soir du 10 août. Mais le commandant péruvien du *Huascar* était un héros : c'est malgré tout lui qui sut longtemps encore imposer sa volonté, couper les transports ennemis et rendre désastreuses d'abord, impossibles par suite, les opérations combinées, nécessaires à l'armée chilienne pour avancer. Au contraire, lors de la révolution chilienne, les deux torpilleurs balmacédistes, après avoir coulé le *Blanco-Encalada*, restèrent immobiles. Ils auraient pu en particulier troubler, en août 1892, l'expédition contre Quintero qui descendait vers le sud.

Nous concluons de ce qui précède que, s'il est toujours possible à la puissance navale supérieure de profiter dans une certaine mesure de sa domination, cette mesure est limitée par les précautions à prendre, et que le plus faible peut grandement entraver les expéditions dirigées contre ses côtes. Mais il lui faut faire preuve d'une activité qui ne connaît pas le découragement. L'indétermination des routes et l'immensité des espaces libres sur mer, la multiplicité des hasards et des combinaisons, offrent jusqu'au dernier jour des chances à l'audace offensive.

\*  
\* \*

Quand la marine s'en prend à la terre, elle a double mission à remplir : forcer les portes du territoire, y jeter des forces capables de tenir campagne. Nous avons constaté qu'elle peut même prêter à ces troupes débarquées le secours d'une artillerie formidable. Une action que nous ne considérerons que comme accessoire consiste à ruiner les villes côtières ouvertes : l'effet matériel produit n'en vaut pas généralement la dépense. L'effet moral seul justifiera parfois ce gaspillage de munitions doublé d'une injuste cruauté. D'ailleurs, la législation internationale qui tend à limiter les horreurs de la guerre ne tardera pas, il faut l'espérer, à interdire tout ce qui prend le caractère d'une attaque sanglante contre les non-combattants.

Pour ce qui est de forcer les portes du territoire, nous savons qu'on ne peut s'adresser, avec espoir de succès, à celles qui sont dûment défendues, qu'en pays d'organisation générale insuffisante ou de puissance par trop disproportionnée. Mais une ligne littorale un peu étendue ne saurait être pourvue en tous ses points de défenses redoutables. Il sera presque toujours facile de trouver une plage où le feu de l'escadre restera maître d'une zone suffisante pour permettre le débarquement. Le sort ultérieur des troupes dépendra dès lors de leur effectif et de celui qu'amènera devant elles la défense en temps utile. Il dépendra aussi des approvisionnements dont la flotte pourra les alimenter, aussi long-



temps qu'elles n'auront pas réussi à tirer du pays conquis leurs ressources.

A moins de complicité des populations, ce résultat ne sera sans doute jamais atteint complètement. Nous n'avons pas, au <sup>xix</sup><sup>e</sup> siècle, d'exemple d'une expédition outre-mer qui ait pu à aucun moment se passer des secours de la marine. Il faut toujours que la flotte, soit par elle-même, soit plutôt par les transports qu'elle protège, constitue pour les envahisseurs une base, immobilisée ou mobile, permanente ou intermittente. Les Japonais eux-mêmes, occupant des territoires extrêmement vastes avec l'aide et l'agrément de la population chinoise, ont jusqu'au bout dépendu de leurs transports maritimes.

Dans l'Amérique du Sud, région sans voies de communication et coupée de déserts, nous avons vu la flotte servir d'unique véhicule à l'invasion, offrir à ses reflux un refuge effectif, enfin mener à bien, par ses propres moyens et sans point d'appui initial, la conquête d'un pays entier : le Chili.

Les effectifs transportés et alimentés par la marine d'une grande puissance deviennent énormes. On procède par gros paquets. Au commencement de juin 1904, un convoi de soixante-dix bateaux japonais arrive à Takou-Chan. On débarque par divisions (de vingt-trois mille hommes environ). Les Anglais ont entretenu au Cap une armée qui atteignit un moment à plus de deux cent cinquante mille hommes; ils y transportèrent au cours de la lutte quatre cent trente-huit mille cinq cents

hommes et peut-être autant de chevaux. Les Japonais ont maintenu sur le continent des effectifs de plus de trois cent mille hommes. Les documents font encore défaut pour mesurer leur effort total; on ne risque pas de dépasser la vérité en estimant à cinq cent cinquante mille ou six cent mille hommes le chiffre d'ensemble.

La faculté de transport et de concentration de puissance au delà des mers, sur un point donné, augmente donc dans une formidable mesure avec le progrès du matériel naval et des armements. Des nombres comme ceux que nous venons de rappeler ne sont point tellement disproportionnés par rapport aux armées que peuvent consacrer à leur défense des États de second ordre. Et la menace de la mer contre la terre n'apparaît pas comme plus vaine aujourd'hui qu'autrefois, tout au contraire.

\*  
\* \*

La constatation qui précède ne permet point de se reposer sur l'avenir pour faire de l'invasion maritime un péril imaginaire, et pour limiter la guerre navale à l'ambition de détruire le commerce ennemi. C'est dire que l'entretien d'une flotte militaire n'est pas un luxe<sup>1</sup>,

<sup>1</sup> L'évidence des faits pousse tous les pays à la même conclusion. Budgets navals anglais : deux cent soixante-deux millions et demi en 1880, un milliard en 1905; progression de 1890 à 1903 : France, deux cents à trois cents millions; Allemagne, quatre-vingt-cinq à deux cent cinquante; Russie, cent cinq à trois cents; États-Unis, cent quinze à près de quatre cent vingt-cinq.

mais une nécessité parfois vitale et quasi universelle. L'influence de la maîtrise des mers sur la marche de l'Histoire a été déjà brillamment démontrée par l'Américain Mahan. On pourrait ajouter de nombreux chapitres à son livre désormais classique. Il ne convient pas de trop s'étonner, pourtant, qu'on ait attendu si tard pour mettre ce principe en lumière. Car il n'a pas été partout ni toujours d'une application si générale que dans notre monde civilisé d'hier et d'aujourd'hui. Il ne sera jamais absolu. Il nécessite le conflit de puissances navales non contiguës, condition seulement qui fut très fréquente dans l'antiquité classique et dans les temps modernes.

Quand on essaye de se figurer l'humanité de demain, on la voit répartie sur tous les continents, armée et menaçante sur toutes les mers. Chaque jour davantage, les relations commerciales doivent se disperser de chaque port aux quatre coins de l'univers. Le mélange des intérêts devient inextricable; par la mer on se trouve en relations souvent plus intimes avec tel peuple lointain qu'avec tel autre qu'on touche; et chacun, en réalité, se sent le voisin de tous. La géographie abdique, et cesse de faire de nos frontières des murs de prison. Et la frontière maritime devient la plus importante de toutes, à cause du vaste champ qu'elle ouvre. Sa longueur, sa puissance d'échanges, sa valeur militaire, quelque réduites qu'elles soient dans les chiffres matériels, se multiplient en proportion de la richesse et de l'étendue des terres lointaines. L'Océan, sur lequel elle

débouche, est désormais la place publique des nations.

Et, naturellement, les intérêts matériels de toute sorte, qui forment de plus en plus le pivot de la politique de chaque État, préparent des conflits aussi *mondiaux* que les relations qui les occasionnent. La guerre se généralisera comme le voisinage. Avec lui, elle augmentera son rayon; elle franchira aussi facilement et aussi souvent les mers. En fait, les trois dernières guerres auxquelles nous avons assisté opposaient chacune deux continents.

Que la frontière maritime soit la plus utile pour l'approvisionnement et la prospérité d'un pays, c'est déjà une raison d'y porter la guerre. Son importance militaire en est une autre, et qui incline chacun des belligérants à entretenir au même titre des armements navals. Pour les puissances coloniales, la flotte demeure l'unique lien matériel du territoire national.

Pour toutes, elle est la seule arme contre les nations éloignées. Elle bénéficie enfin de conditions particulières à l'élément qui lui sert de champ : étendue des prises, secret et rapidité des mouvements, concentration des forces.

Avec la télégraphie sans fil et la multiplication des éclaireurs, le secret diminue assurément. Il subsiste toutefois, et l'une de ses raisons, l'indétermination des déplacements sur un élément sans obstacle, ne disparaîtra jamais. La rapidité des bateaux le cède aujourd'hui à celle des transports par terre pour de petits effectifs; mais il n'en serait pas toujours de même pour

une troupe nombreuse et ses approvisionnements. Qui sait si le débit d'une ligne de chemin de fer, menacée ou coupée parfois, serait suffisant pour égaler, dans les quelques jours nécessaires à la navigation et au débarquement, la capacité de certains convois navals <sup>1</sup>? Et pourrait-on accumuler à l'improviste par terre, sur un point brusquement assailli, la puissance concentrée qu'une flotte y peut porter?

C'est pour tous ces motifs que les grandes marines resteront au rang des organes les plus efficaces de la force; c'est pour cela que l'avenir appartiendra de plus en plus aux maîtres de la mer. Leur domination, étendue sur le milieu commun qui relie et baigne les peuples, s'imposera chaque jour davantage. Et nous, Français, qui jouissons à cet égard d'une position privilégiée, nous serions coupables d'en perdre le bénéfice, soit en marchandant les sacrifices nécessaires à l'entretien d'une flotte de premier ordre, soit en négligeant, — par suite d'erreurs politiques, diplomatiques ou techniques, — d'apprendre à nous servir de cette arme universelle et perfectionnée.

<sup>1</sup> La guerre de Mandchourie, duel entre le transsibérien et les transports nippons, semble apporter une réponse à cette question, dans un cas, il est vrai, bien particulier.











V169

B6

Blanchon, Georges

La guerre navale moderne.

